



RAUM BRUGG WINDISCH
Räumliches Entwicklungsleitbild (RELB)

Stadt Brugg und Gemeinde Windisch
Beschlossen vom Stadtrat Brugg und Gemeinderat Windisch 17. März 2015

Projektsteuerung

<i>Daniel Moser</i>	<i>Stadtammann Brugg</i>
<i>Andrea Metzler</i>	<i>Vizeammann Brugg</i>
<i>Yvonne Brescianini</i>	<i>Stadtschreiber Brugg</i>
<i>Lars-Heinz Scherrer (bis 31. August 2014)</i>	<i>Leiter Planung und Bau Brugg</i>
<i>Armin Leupp (ab 1. Dezember 2014)</i>	<i>Leiter Planung und Bau Brugg</i>
<i>Monika Klingele</i>	<i>Stadtplanerin Brugg</i>
<i>Stefan Zinniker</i>	<i>Bereichsleiter Tiefbau, Brugg</i>
<i>Heidi Ammon</i>	<i>Gemeindeammann Windisch</i>
<i>Rosi Magon</i>	<i>Vizeammann Windisch</i>
<i>André Gigandet</i>	<i>Gemeindeschreiber Windisch</i>
<i>Roland Schneider</i>	<i>Leiter Planung und Bau, Windisch</i>
<i>Lukas Zumsteg</i>	<i>Baukommission Windisch</i>
<i>Barbara Scheidegger</i>	<i>Einwohnerrätin Windisch, Landschaftsarchitektin</i>
<i>Christoph Brun (bis Dezember 2013)</i>	<i>Stadtrat Brugg</i>
<i>Heinz Wipfli (bis Dezember 2013)</i>	<i>Gemeinderat Windisch</i>
<i>Kurt Schneider (bis Juli 2013)</i>	<i>Ehem. Leiter Planung und Bau, Windisch</i>

Bearbeitung

<i>Barbara Gloor</i>	<i>dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU, MAS FHNW in Business- und Prozess-Management</i>
<i>Andrea Schuppli</i>	<i>BSc in Raumplanung FH, dipl. Ing. Land- schaftsarchitektin FH</i>
<i>Martin Kaeslin</i>	<i>Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS/HTL</i>
<i>Simon Vogt</i>	<i>dipl. Kulturing. ETH/SVI</i>
<i>Denise Belloli</i>	<i>dipl. Geografin</i>
<i>Andrea Munz</i>	<i>BSc in Umweltingenieurwesen</i>
<i>Oliver Maier</i>	<i>Bauzeichner</i>

<i>Metron AG</i>	<i>T 056 460 91 11</i>
<i>Postfach 480</i>	<i>F 056 460 91 00</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>info@metron.ch</i>
<i>5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

Inhaltsverzeichnis

1	Das Räumliche Entwicklungsleitbild: Strategie für die zukünftige räumliche Entwicklung des RAUMS BRUGG WINDISCH	1
2	Hauptziele	5
3	Übergeordnete Rahmenbedingungen	6
	3.1 Regionalzentrum mit starker Identität und vielfältigem Angebot	6
	3.2 Bevölkerungsentwicklung	7
4	Karte des Räumlichen Entwicklungsleitbilds	8
5	Räumliche Entwicklung – Teil Siedlung	9
	5.1 Siedlungsentwicklung	9
	5.2 Zentrumsentwicklung	16
	5.3 Qualitätsbewusste Baukultur	19
	5.4 Attraktiver Wohnstandort mit hohen Lagequalitäten	21
	5.4.1 Entwicklungsschwerpunkte und Umnutzungsgebiete	21
	5.4.2 Gezielte Innenentwicklung mit massgeschneiderten Konzepten	22
	5.4.3 Handlungsfelder und Entwicklungsabsichten in den Wohnquartieren	26
	5.4.4 Windisch, Unterdorf: Kunzareal und Erhalt der historischen Strukturen	27
	5.4.5 Windisch, Zelgli: Aufwertung Mülligerstrasse	28
	5.4.6 Windisch, Mitteldorf / Dorfkern: Entwicklung zu einem lebendigen Zentrum	29
	5.4.7 Windisch, Winkel / Chapf: Aufwertung Hauserstrasse und Siedlungserweiterung	30
	5.4.8 Windisch, Chalch / Oberburg: attraktives Einfamilienhausquartier am Hang	31
	5.4.9 Windisch, Klosterzelg: Qualitätvolle Innenentwicklung der Gebiete in Bahnhofsnähe	32
	5.4.10 Windisch, Reutenen: Qualitätvolle Innenentwicklung der Gebiete in Bahnhofsnähe	33
	5.4.11 Brugg, Lauffohr: Aufwertung des Quartierzentrums und Aktivierung der vorhandenen Reserven	34
	5.4.12 Brugg, Zurzacherstrasse Nord: Aufwertung Zurzacherstrasse	35
	5.4.13 Brugg, Zurzacherstrasse Süd: Gesamtkonzept für das Quartier	36
	5.4.14 Brugg, Vorstadt / Baslerstrasse: Abstimmung Bebauung / Ökologie	37
	5.4.15 Brugg, Altstadt: Wohnschwerpunkt und Pflege Bausubstanz	38

5.4.16	<i>Brugg, Paradies: Dienstleistung und zentrumsnahes, dichtes Wohnen</i>	39
5.4.17	<i>Brugg, Bilander: Qualitätvolle Innenentwicklung und Aufwertung zentraler Freiräume</i>	40
5.4.18	<i>Brugg, Altenburg / Bodenacker: Erhalt historischer Strukturen, Erhalt Naherholungsgebiet</i>	41
5.4.19	<i>Brugg, Umiken: Pflege der dörflichen Strukturen</i>	42
5.5	<i>Bildungszentrum und Wirtschaftszentrum mit überkantonaler Ausstrahlung</i>	43
5.5.1	<i>Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten</i>	43
5.5.2	<i>Erhalt der bestehenden Gewerbegebiete</i>	46
5.5.3	<i>Militärstandorte</i>	47
6	Verkehr	48
6.1	<i>Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität</i>	48
6.1.1	<i>Förderung effizienter Verkehrsmittel</i>	49
6.1.2	<i>Prinzip der kurzen Wege</i>	50
6.1.3	<i>Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement</i>	50
6.1.4	<i>Parkierung</i>	51
6.2	<i>Motorisierter Individualverkehr, Strassen</i>	53
6.2.1	<i>Dimensionierung und Gestaltung von Strassen</i>	53
6.2.2	<i>Hauptachsen: Einbezug 1. Bautiefe</i>	57
6.2.3	<i>Übergeordnete Planungen / Umfahrungen</i>	59
6.2.4	<i>Verkehrsberuhigung</i>	61
6.2.5	<i>Verkehrsmanagement</i>	63
6.3	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	64
6.3.1	<i>Netzbildung</i>	64
6.3.2	<i>Angebot</i>	65
6.3.3	<i>Begleitmassnahmen</i>	65
6.4	<i>Fuss- und Radverkehr</i>	66
7	Natur, Landschaft und Freiraum	69
7.1	<i>Schutz der Naturwerte</i>	69
7.2	<i>Erhalt wertvoller Landschaften</i>	71
7.3	<i>Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets</i>	73
7.4	<i>Vielfältige Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten</i>	75
8	Öffentliche Infrastruktur und Energie	76
8.1	<i>Abgestimmte und bedürfnisgerechte Nutzung der öffentlichen Liegenschaften</i>	76

8.2 Nachhaltige Energienutzung	79
9 Anhang	81
9.1 Motorisierter Individualverkehr	81
9.2 Öffentlicher Verkehr	81
9.3 Fusswegnetz	81
9.4 Veloverkehrsnetz	81
9.5 Vernetzung und Lebensräume	81
9.6 Naherholung / Naturschutz	81
9.7 Freiräume	81

1 Das Räumliche Entwicklungsleitbild: Strategie für die zukünftige räumliche Entwicklung des RAUMS BRUGG WINDISCH

Das Räumliche Entwicklungsleitbild für den RAUM BRUGG WINDISCH stellt die Weichen für die Zukunft. Zusammen mit der Bevölkerung von Brugg und Windisch erarbeitet, soll es eine breit abgestützte, zukunftsweisende Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft bis 2035 gewährleisten.

Die hervorragende Anbindung an das schweizerische Bahn- und Autobahnnetz, die Lage am Wasserschloss der Schweiz und die stetig wachsende Bedeutung des Campus Brugg Windisch machen den RAUM BRUGG WINDISCH zum attraktiven Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandort mit Ausstrahlung über die Kantonsgrenzen hinaus. Die Gemeinden Brugg und Windisch übernehmen in steigendem Mass Zentrumsfunktionen für die ganze Region, zugleich aber auch die entsprechenden Zentrumslasten.

Da Siedlungsdruck und Verkehrsbelastung nicht an Gemeindegrenzen Halt machen, haben sich Brugg und Windisch zu einem beispielhaften Schritt entschieden: Das gemeinsame Räumliche Entwicklungsleitbild (RELB) soll die zukunftsweisende Entwicklung der Region und die regionale Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft gewährleisten. Im März 2015 wurde der Erarbeitungsprozess mit dem Beschluss des Stadtrats Brugg und des Gemeinderats Windisch abgeschlossen.

Wer plant, entwickelt Visionen: der breite Einbezug der Bevölkerung

Im März / Mai 2012 haben die Einwohnerräte von Windisch und Brugg mit der Bewilligung des Kredits entschieden, dass das RELB RAUM BRUGG WINDISCH von der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch gemeinsam erarbeitet werden soll. Für die Erarbeitung wurde von der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch eine Projektsteuerung eingesetzt. Diese ist für die strategische Leitung des Projekts zuständig und gibt Empfehlungen an Stadt- und Gemeinderat ab. Die Projektsteuerung ist zusammengesetzt aus Mitgliedern der Exekutiven und der Verwaltung sowie einer Vertretung des Planungsbüros Metron.

Die operative Leitung des Projekts liegt bei der Projektleitung. Sie koordiniert die Gesamtplanung und erarbeitet die Entwürfe des RELB. Der Projektleitung gehören die Leiter oder Stellvertretung der Abteilungen Bau und Planung von Brugg und Windisch sowie eine Vertretung des Planungsbüros Metron an.

Ein wichtiges Zwischenglied zwischen Bevölkerung und Fachplanung ist die Echogruppe, die aus rund vierzig Vertreterinnen und Vertretern von Politik, Wirtschaft, Kommissionen und verschiedenen Interessengruppen besteht. Aufgabe der Echogruppe ist, die erarbeiteten Inhalte zu reflektieren und wo nötig zu ergänzen, den wichtigen Themen der Planung also den Puls zu messen.

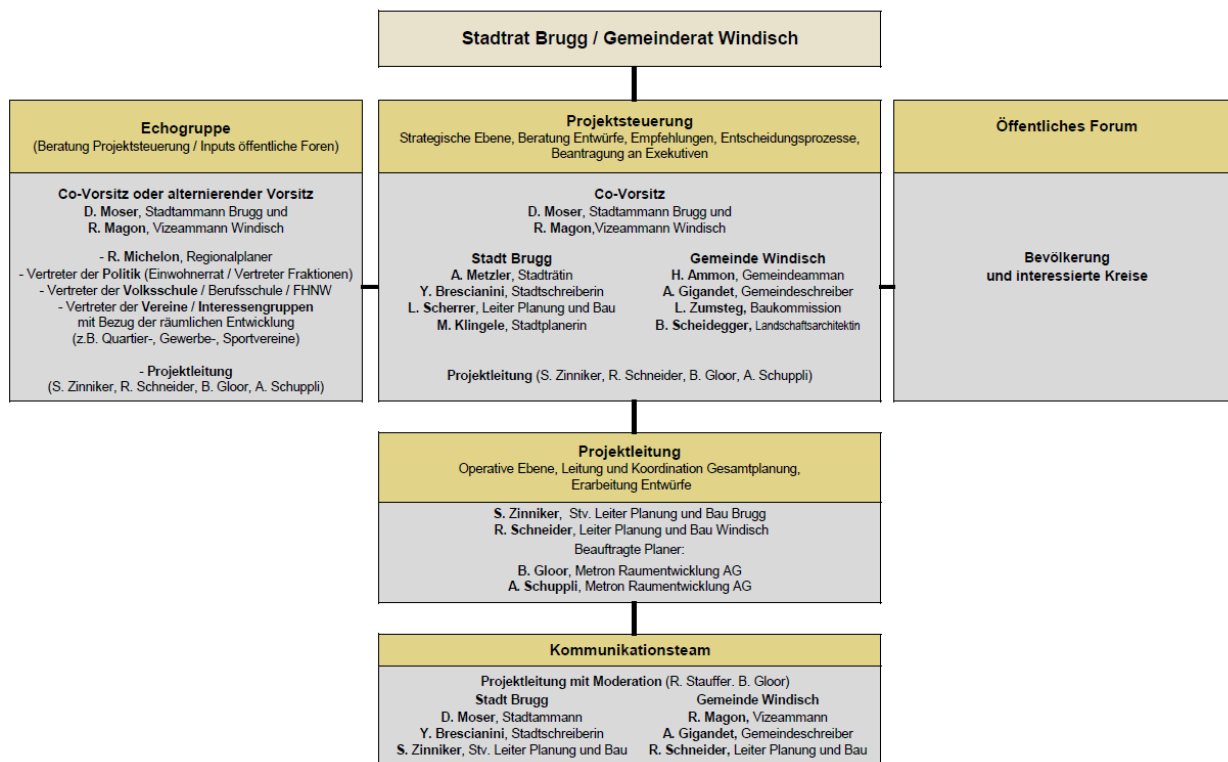


Abbildung 1:
Projektorganisation RELB RAUM BRUGG WINDISCH

Die Gemeinden Brugg und Windisch gehen die Planung nicht nur gemeinsam an, sondern auch unter breitem Einbezug der Bevölkerung. In jedem der drei Foren haben zwischen neunzig und hundertzwanzig Interessierte die Ziele und Strategien für den RAUM BRUGG WINDISCH diskutiert und wichtige Inputs eingebracht.

Wer plant, entwickelt Visionen. Im Austausch zwischen Politikern, Fachplanenden und der Bevölkerung entstehen Ideen, die weit über das hinausreichen, was unmittelbar in die Pläne und Texte einfließt. Der Mitwirkungsprozess unterstützt die Kultur des Miteinander und führt zur Identifikation mit der eigenen Stadt, Gemeinde und Region. Er zeigt, dass Einwohnerinnen und Einwohner die Zukunft mitdenken können – eine wichtige Erkenntnis: Denn Planung vermag Voraussetzungen und Anreize zu schaffen, aber ihre Umsetzung gelingt nur, wenn sich alle dafür einsetzen.

1. Phase

Ziele und Thesen für die Weiterentwicklung einer starken Region

23. Februar 2013 – der Auftakt: das 1. öffentliche Forum

Am 23. Februar 2013 startete der Prozess mit dem 1. öffentlichen Forum. Auf Grundlage der Inputs aus der Bevölkerung und der raumplanerischen Analysen (vgl. Grundlagenbericht Analyse vom 23.2.2014, www.raumbruggwindisch.ch) wurde durch die Projektsteuerung in der Folge ein Thesenpapier mit Zielen und Grundsätzen für die nachhaltige Entwicklung des RAUMS BRUGG WINDISCH erarbeitet.

21. September 2013: Diskussion des Thesenpapiers im 2. öffentlichen Forum

Die Thesen wurden zuerst in der Echogruppe mit einer Vertretung aus Politik, Wirtschaft und verschiedenen Interessengruppen sowie in einem 2. Forum im September mit der Bevölkerung eingehend diskutiert und anschliessend angepasst.

2. Phase

Die Strategie: Erarbeitung des RELB

Basierend auf den Grundsätzen und Zielen des Thesenpapiers wurde ein erster Entwurf des RELB erarbeitet und die Kernpunkte in einer Kurzfassung mit der Echogruppe sowie mit den verschiedenen Kommissionen und Arbeitsgruppen diskutiert.

14. Juni 2014: Diskussion der zentralen Inhalte und Ziele des RELB-Entwurfs im 3. Forum

Im 3. Forum stellten die Projektverantwortlichen eine Kurzfassung mit den zentralen Inhalten und Zielen zur Diskussion. Basierend darauf wurde das RELB in der vorliegenden Form ausgearbeitet. Das RELB beinhaltet die Strategien der räumlichen Entwicklung, des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) und des Natur- und Landschaftsentwicklungskonzepts (NLEK).

September 2014 – März 2015: Beschluss des Räumlichen Entwicklungsleitbilds

In einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 22. September 2014 wurde das ausgearbeitete, vom Stadtrat Brugg und vom Gemeinderat Windisch freigegebene RELB präsentiert. In der Folge hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, während 60 Tagen zum RELB schriftlich Stellung zu nehmen. Während dieser Auflagefrist sind insgesamt 47 Eingaben eingereicht worden. Stellung genommen haben neben Privaten unter anderem der Kanton und Brugg Regio, die SBB, Quartier-, Gewerbevereine und weitere wichtige Vereinigungen sowie Parteien, die im Einwohnerrat vertreten sind. Zahlreiche positive Rückmeldungen zeigen, dass die Stossrichtungen des RELB in der Bevölkerung breiten Zuspruch finden. Die Eingaben mit allen Begehren und mit ihren planerischen Erwägungen sowie die Entscheide des Stadtrats Brugg und des Gemeinderats Windisch sind dem separaten Mitwirkungsbericht zu entnehmen. Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurde das RELB entsprechend bereinigt und am 17. März 2015 von Stadtrat Brugg und vom Gemeinderat Windisch beschlossen.

Nachtrag 24. März 2015: Aufgrund des Richtplanbeschlusses des Grossen Rats vom 24. März 2015 werden die Gebiete Unterhag und Nüechtler nicht als langfristige Siedlungsgebiete im RELB ausgeschieden. Damit bleiben Unterhag wie auch Nüechtler im RELB als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen.

Das RELB ist behördenverbindlich und weist einen Zeithorizont von 20 bis 25 Jahren auf. Zugleich ist es die zentrale Grundlage für den nächsten Schritt, nämlich die parzellenscharfe Umsetzung.

Umsetzung des RELB

Die parzellenscharfe Umsetzung des RELB erfolgt durch die beiden Gemeinden Brugg und Windisch in Form der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland (bestehend aus Bauzonen- und Kulturlandplan sowie Bau- und Nutzungsordnung). Gleichzeitig werden die zweiten Teile des KGV und des NLEK mit Massnahmen erarbeitet.

2 Hauptziele

Die vier Hauptziele der räumlichen Entwicklung

Der RAUM BRUGG WINDISCH verfolgt eine nachhaltige Gesamtentwicklung mit einer hohen Qualität der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsräume. Um dieses Ziel zu erreichen, gehen die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch die gemeinsame Stadtentwicklung aktiv an und streben nach einer starken, gemeinsamen Identität.

1. Der RAUM BRUGG WINDISCH bewahrt und stärkt seinen Charakter als attraktiver Wohn-, Bildungs- und Arbeitsstandort mit Ausstrahlung über die Kantonsgrenzen hinaus und fördert die kulturtouristische Nutzung. Das kulturelle Erbe wird bewahrt und die vielfältige Bautypologie gepflegt und weiterentwickelt.
2. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden konsequent aufeinander abgestimmt. Das zukunftsfähige und attraktive Verkehrssystem der kurzen Wege dient allen Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht die Erhöhung der Anteile von Fuss- und Radverkehr. Es umfasst betrieblich optimierte Verkehrsnetze, gut gestaltete Strassenräume, ein effizientes und zweckmässiges ÖV-Angebot sowie ein engmaschiges Fuss- und Radwegnetz.
3. Der RAUM BRUGG WINDISCH zeichnet sich durch die Naturwerte und die wertvollen Landschaften, ein reichhaltiges Angebot an Freiräumen sowie vielfältige Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten in und ausserhalb der Siedlung aus. Diese werden erhalten, gepflegt und weiterentwickelt.
4. Die Nutzung der öffentlichen Liegenschaften erfolgt bedürfnisgerecht und unter Berücksichtigung von wirtschaftlich und energetisch effizienten Aspekten. Mit der Förderung von Energiesparmassnahmen und erneuerbaren Energien setzt sich der RAUM BRUGG WINDISCH für die nachhaltige Energienutzung ein.

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

3.1 Regionalzentrum mit starker Identität und vielfältigem Angebot

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH bewahrt und stärkt seine Funktion als Regionalzentrum mit starker Identität, lebendigen Quartierzentren, dem kulturellen Erbe und einem reichhaltigen Angebot an Bildung, Kultur, Dienstleistungen, Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten.

Mit Bildungseinrichtungen (z.B. FHNW-Campus, Berufsschulen, Volksschulen), wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Königsfelden, Medizinisches Zentrum Brugg) und einem grossen Angebot an Einkaufs-, Kultur- und Freizeitmöglichkeiten sind die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch das Zentrum der Region. Im Technopark Aargau mit seinen Standorten in Brugg und Windisch finden Start-up Unternehmen die ideale Umgebung für einen erfolgreichen Geschäftsaufbau. Ausserdem beherbergt Brugg Windisch das High-tech Zentrum Aargau, das sich als wichtiger Partner der KMU im Bereich Innovation und Technologieeinsatz bewährt hat.

Das Regionalzentrum Brugg Windisch ist ein wichtiger und vielfältiger Arbeitsplatzstandort für die ganze Region. Diese Zentrumsfunktion soll weiterentwickelt werden. Um die überkommunalen Bedürfnisse abzudecken, bedarf es eines abgestimmten und breiten Angebots an öffentlichen Nutzungen sowie überkommunalen Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten. In der Nutzungsplanung sollen die dafür notwendigen Bedingungen geschaffen werden (Flächensicherung öffentliche Bauten und Anlagen, Förderung mittels entsprechenden Zonierungen).

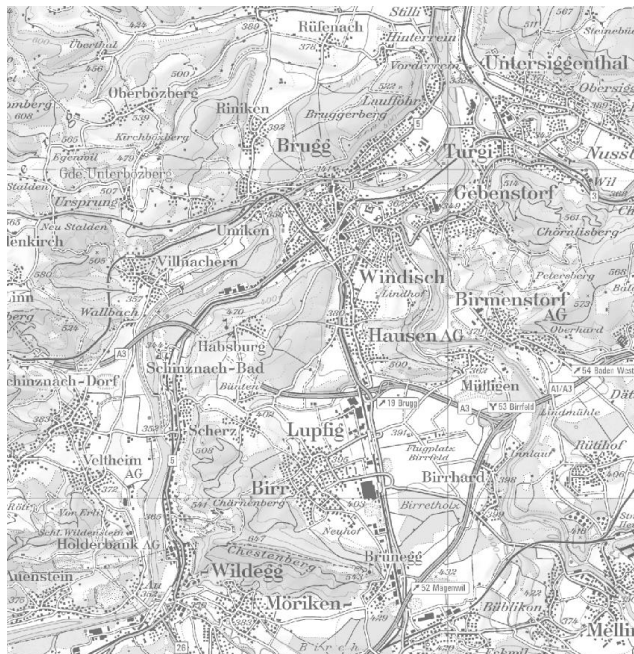


Abbildung 2:
Regionalzentrum Brugg Windisch
Quelle: agis

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH schafft Raum für ein mögliches Bevölkerungswachstum gemäss kantonalen und regionalen Prognosen – primär mit Massnahmen zur Innenentwicklung (u.a. Entwicklungsschwerpunkt Wohnen, Anpassung Zonenbestimmungen in der BNO, Mobilisierungsinstrumente) und Quartieraufwertungen – mit dem Ziel, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern. Siedlungserweiterungen sind mit entsprechendem Bedarfsnachweis möglich.

Im Rahmen des RELB soll Raum für das potenzielle Wachstum geschaffen werden, um eine qualitätvolle, geordnete Entwicklung zu erreichen und die hohe Lebensqualität im RAUM BRUGG WINDISCH zu stärken. Gemäss dem Regionalen Entwicklungskonzept (Entwurf vom September 2014) soll sich das Wachstum in der Region vor allem auf das Regionalzentrum konzentrieren. Entspricht das Wachstum jenem der letzten Jahre, dann ist bis im Jahr 2027 mit einer Bevölkerung im RAUM BRUGG WINDISCH von rund 20'500 Einwohnern und bis 2037 von rund 22'700 Einwohnern zu rechnen. Die Arbeitsplatzentwicklung soll grundsätzlich in einem der Einwohnerentwicklung vergleichbaren Ausmass erfolgen.

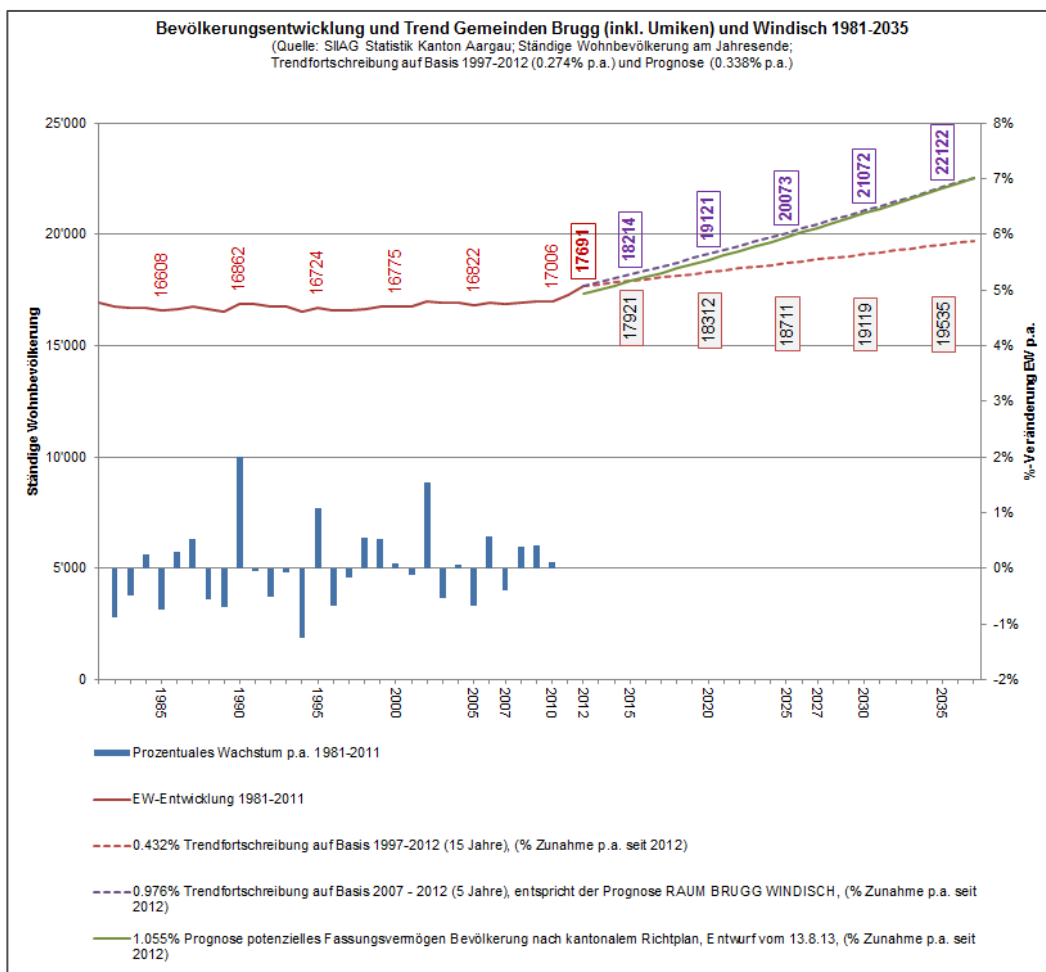
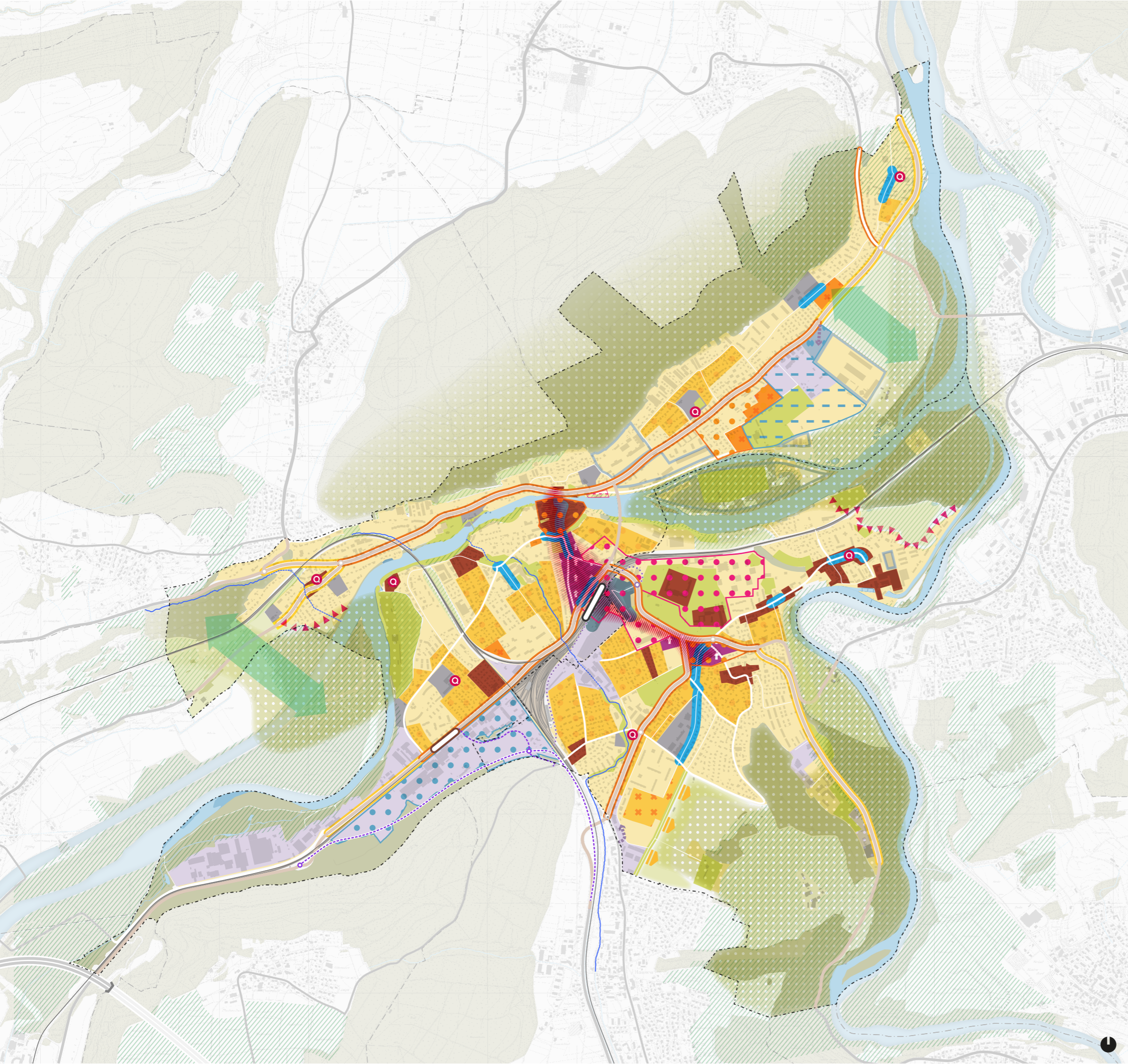


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung und Trend Gemeinden Brugg (inkl. Umiken) und Windisch

4 Karte des Räumlichen Entwicklungsleitbilds



LEGENDE

- Aufwertung Zentrum**
> Entwicklungskonzept für das Zentrum
- Verbindung Zentrum Brugg - Windisch**
> Aufwertung zu einem zusammenhängenden Zentrum
- Historisch wertvolle Ortskerne / Ensembles**
> Erhalt und Weiterentwicklung schützenswerter Bauten / Ensembles
- Quartierzentrum**
> Lebendige Quartierzentren: Schaffung, Erhalt und Aufwertung
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen**
> Aktive Förderung Wohnen
- Innenentwicklung**
> Massgeschneiderte Innenentwicklungskonzepte
- Umstrukturierungspotenzial**
> Prüfung von langfristigen Umnutzungsmöglichkeiten für Wohnen / Dienstleistungen
- Siedlungserweiterung (Wohnen)**
> Mittel- / Langfristige Erweiterungsmöglichkeiten Wohnen bei Bedarf und in Abstimmung mit der Landschaft
- Umnutzung (Wohnen)**
> Prüfung von Umnutzungsmöglichkeiten für Wohnen
- Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung**
> Arbeit, Bildung, Gesundheit
- Entwicklungsschwerpunkt Rütene**
> Arbeitsplatzintensive Nutzungen
- Umstrukturierung Aegerte (Sport / Kleingewerbe)**
> Neuordnung und Erschliessung Gebiet Aegerte
- Siedlungserweiterung (Arbeiten)**
> Erweiterungsmöglichkeit für Arbeitsnutzungen
- Schwerpunkt militärische Nutzung**
> Erhalten
- Öffentliche Bauten und Anlagen (Auszug)**
> Weiterentwicklung
- Wohn- und Mischgebiet**
- Gewerbegebiet**
- Siedlungsbegrenzung**
> Langfristige Grenze des Siedlungswachstums
- Freiraum**
> Erhalten, optimieren und weiterentwickeln
- Nationale, kantonale und kommunale Schutzgebiete (Natur und Landschaft)**
> Konsequente Umsetzung des Natur- und Landschaftsschutzes
- Naherholungsgebiet**
> Erhalt, Klärung der Nutzungsansprüche
- Wichtige Vernetzungskorridore**
- Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse (HVS / VS)**
- Südwestumfahrung**
> Begleitung Planung Kanton
- Nordumfahrung Windisch**
> Raumsicherung
- Aufwertung Hauptachsen im Siedlungsgebiet**
> Attraktive Gestaltung des Strassenraums und siedlungsverträglicher Betrieb unter Einbezug der 1. Bautiefe
- Aufwertung Hauptachsen am Siedlungsrand**
> Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Minimierung der Lärmbelastung
- Erschliessung Entwicklungsgebiet**
> Umsetzung neuer oder Ausbau bestehender Infrastruktur zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten
- Aufwertung Strassenraum**
> Gestalterische Aufwertung des Strassenraums, Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen mit Fokus auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden
- Bahnhof Brugg**
> Wichtigster Zielort der Region
- Neue S-Bahnhaltestelle Brugg-West**
> Prüfung einer S-Bahnhaltestelle als langfristige Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Rütene und des Wohngebiets Altenburg / Bodenacker
- Begegnungszonen bestehend**
> Erhalten

- Wald**
- Gewässer**
- Landwirtschaft**

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

RAUM BRÜGG WINDISCH

metron

Räumliches Entwicklungsleitbild	Projekt - Nr. 14 11 111 00
	Plan - Nr. 01
Räumliche Entwicklung	Format 594 x 840mm
	Gez. / Geprüft: oli / deb / amu / ans
	Datum 18.08.2014
	Revidiert 31.03.2015

Übersichtsplan 1:10'000 Stand AV Daten: 2013

P:\daten\M43111-0011_PLANE\Illustrator\REF\REF_L_Siedlung_Verkehr_Landschaft_150311.ai

Metron AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch

5 Räumliche Entwicklung – Teil Siedlung

5.1 Siedlungsentwicklung

Grundsatz Die Nutzung bestehender Reserven, eine qualitätsbewusste Innenentwicklung bestehender Gebiete und bei nachgewiesenem Bedarf eine massvolle Erweiterung der Siedlung gewährleisten genügend Wohn- und Arbeitsraum für das prognostizierte Bevölkerungswachstum und die Entwicklung der Arbeitsplätze.

Vielfältige Wohnformen

Der RAUM BRUGG WINDISCH soll sich durch ein vielfältiges, durchmisches Angebot an Wohnformen auszeichnen. Dementsprechend sind planerische Voraussetzungen zu schaffen, um Wohnraum in unterschiedlichsten Preissegmenten und für verschiedene Zielgruppen wie Familien, Studierende, Alleinstehende, Paare und Wohnen im Alter weiterzuentwickeln und zu fördern.

Im Rahmen der Nutzungsplanung soll eine Standortfestsetzung für Fahrende mit einer entsprechenden Zonierung geprüft werden.

Optimale Nutzung bestehender Bauzonenreserven

In Brugg und Windisch sind bereits insgesamt 91 % der Bauzonen überbaut (Stand Dez. 2013). In den Wohn- und Mischzonen sind sogar bereits 95% der Bauzonen überbaut. Reserven für Wohn- und Mischnutzungen weist insbesondere die Wohnzone 2 auf. Daraus ergibt sich ein Potenzial für die Innenentwicklung. Grössere zusammenhängende Reserven finden sich in den Gebieten Sommerau, Zelgli und Lauffohr.

In den Arbeitszonen beträgt der Überbauungsgrad 79%. Die vorhandenen Reserven befinden sich insbesondere in den Gebieten Dägerli und Aegerte. Allerdings ist die Erschliessung im Gebiet Aegerte zu klären

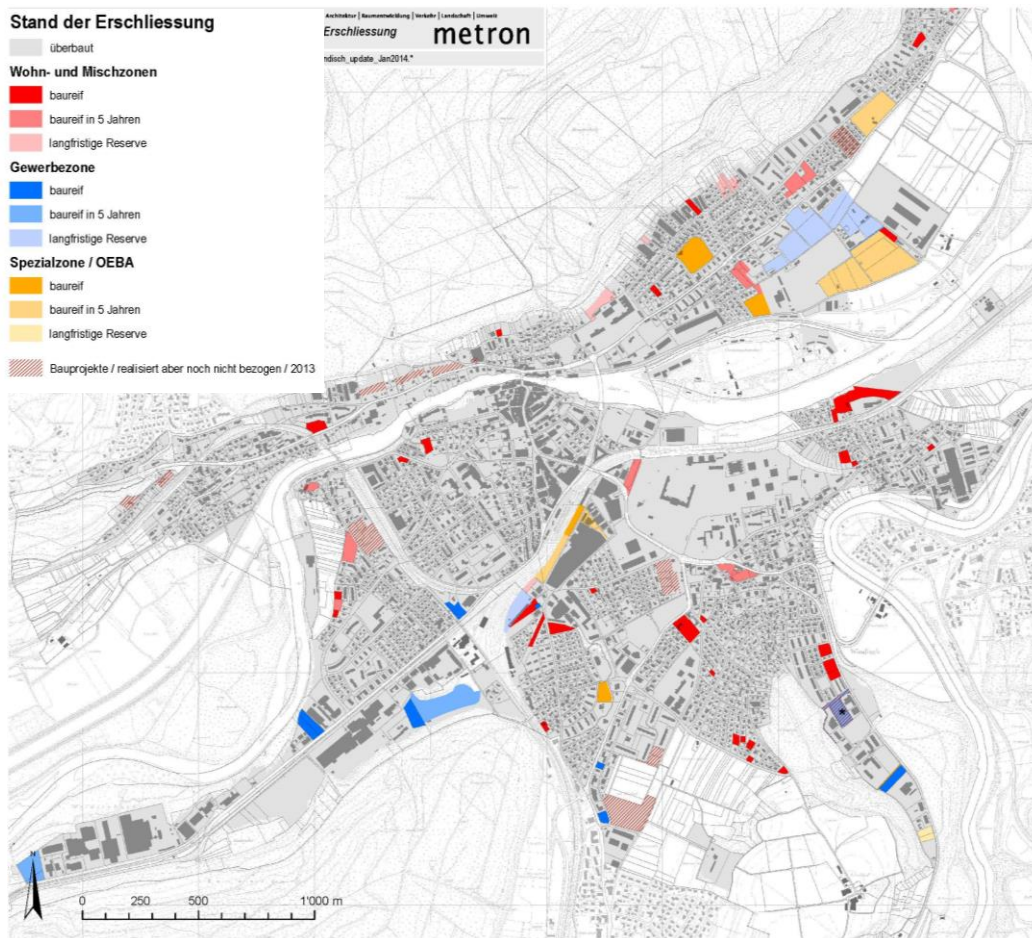


Abbildung 4:
Stand Erschliessung 2013

Bei heutiger Zonierung und ohne Innenentwicklung sind nicht genügend Kapazitäten vorhanden, um die bis im Jahr 2027 prognostizierten zusätzlichen 2'800 Einwohner unterzubringen. Deshalb ist eine qualitätsbewusste Innenentwicklung notwendig. Siedlungserweiterungen sind mit entsprechendem Bedarfsnachweis möglich.

Qualitätsbewusste Innenentwicklung

In Verdichtungsgebieten gilt es, die Nutzungen, die Ansprüche an Bebauungen (Dichte, Gestaltung), Freiräume und Verkehrssituation umsichtig aufeinander abzustimmen und zu definieren.

Eine qualitätsbewusste Innenentwicklung berücksichtigt folgende Handlungsfelder:

- **Aufzonungen bzw. Prüfung der Bauvorschriften**

Insbesondere bei Baulandreserven in Zentrumsnähe und im Einzugsgebiet wichtiger ÖV-Haltestellen empfehlen sich Aufzonungen und die Überprüfung der bestehenden Bauvorschriften.

- **Erhöhung der Dichte und Aufwertung des Aussenraums**

Im Rahmen von Sanierungen sind massgeschneiderte Erhöhungen der Dichte zusammen mit der Aufwertung des Aussenraums und die Festlegung von minimalen Dichten

zu prüfen. In den Zentren und in Zentrumsnähe sind Wohn- und Mischnutzungsschwerpunkte aktiv zu entwickeln.

- **Soziale Durchmischung**

Um die soziale Durchmischung der Quartiere zu fördern und die Lebensqualität zu steigern, sind gute Voraussetzungen für die vielfältigen Wohnformen zu schaffen.

- **Abstimmung mit dem Verkehr**

Damit die Innenentwicklung nicht zu einer grösseren Verkehrsbelastung führt, ist die Abstimmung mit dem Verkehr unverzichtbar: Einerseits ist eine gute Erreichbarkeit der Verdichtungsgebiete zu gewährleisten, andererseits muss der entstehende Verkehr für die bestehenden Siedlungsgebiete effizient und verträglich abgewickelt werden können (Verkehrsmittelwahl, Verkehrsführung).

- **Erarbeitung eines Hochhauskonzepts**

Für die Evaluation geeigneter Hochhausstandorte im Zentrum oder in Zentrumsnähe ist ein Hochhauskonzept zu erarbeiten.

- **Nutzergerechte Freiräume**

Von zentraler Bedeutung ist die ausreichende Versorgung mit attraktiven, nutzergerechten und gut erreichbaren Freiräumen

- **Massgeschneiderte Innenentwicklungskonzepte mit Beispielen erstellen**

Weitere Faktoren der Innenentwicklung sind:

- **Mobilisierung bestehender Baulandreserven**

- **Umnutzung bestehender Bauzonen für Wohnen**

Bauzonen, die zukünftig nicht mehr für den ursprünglichen Zweck genutzt werden, sind für die Wohnnutzung zu mobilisieren.

- **Mehrwertausgleich**

Bei Wertänderungen im Zusammenhang mit Zonierungsänderungen und Gestaltungsplänen ist der Mehrwertausgleich zu regeln.

- **Zeitlicher Faktor bei der Umsetzung der Innenentwicklung**

Beispiele für dichte Quartiere in hoher Qualität



Metron, Riehen



Metron, Wettingen



*Kuhn Pfiffner Architekten, Aarau
(Foto: Gaëtan Bally, Keystone)*



*Abbildung 5:
Referenzen Innenentwicklungsmöglichkeiten*

Massvolle Siedlungserweiterung

Zusätzlich zur Innenentwicklung ist eine massvolle, etappierte (mittel- und langfristige) Siedlungserweiterung im Gebiet Winkel / Chapf als Siedlungserweiterungsschwerpunkt vorgesehen. Das soll im Rahmen eines Gesamtkonzepts entwickelt werden. Um die Qualität eines künftigen Wohngebiets zu sichern, soll ein qualitätssicherndes Verfahren (Konkurrenzverfahren – Studienauftrag und / oder Wettbewerb) gewählt und eine Gestaltungsplanpflicht erlassen werden. Eine kleinere Siedlungserweiterung im Sinn einer Siedlungsarrondierung ist im Gebietn Aegerte in Abstimmung mit der Landschaft (Siedlungsrand) zu prüfen.



Abbildung 6:
Chapf / Im Winkel



Abbildung 7:
Chapf / Im Winkel

Einer Siedlungserweiterung muss der entsprechende Bedarfsnachweis vorausgehen. Es ist aufzuzeigen, dass die inneren Reserven vorgängig geprüft und möglichst aktiviert wurden, und dass die Flächen dem Bedarf für die nächsten 15 Jahre entsprechen. Einzonungen erfolgen entsprechend etappiert. Die rechtlich gesicherte Verfügbarkeit ist zudem zwingende Bedingung für eine Einzonung (z.B. Sicherung mittels Vereinbarungen). Ausserdem soll die Mehrwertabschöpfung geregelt werden.

Die Dichte der neuen Siedlungsgebiete ist unter Berücksichtigung der Wohnqualität und der Strukturen umliegender Siedlungsgebiete festzulegen. Es wird eine verdichtete Bauweise angestrebt.

Der besonderen Situation am Siedlungsrand ist zudem durch die Festlegung von entsprechenden Gestaltungsvorschriften Rechnung zu tragen. Neue Überbauungen müssen eine erhöhte städtebauliche Qualität aufweisen und das Landschaftsbild angemessen berücksichtigen.

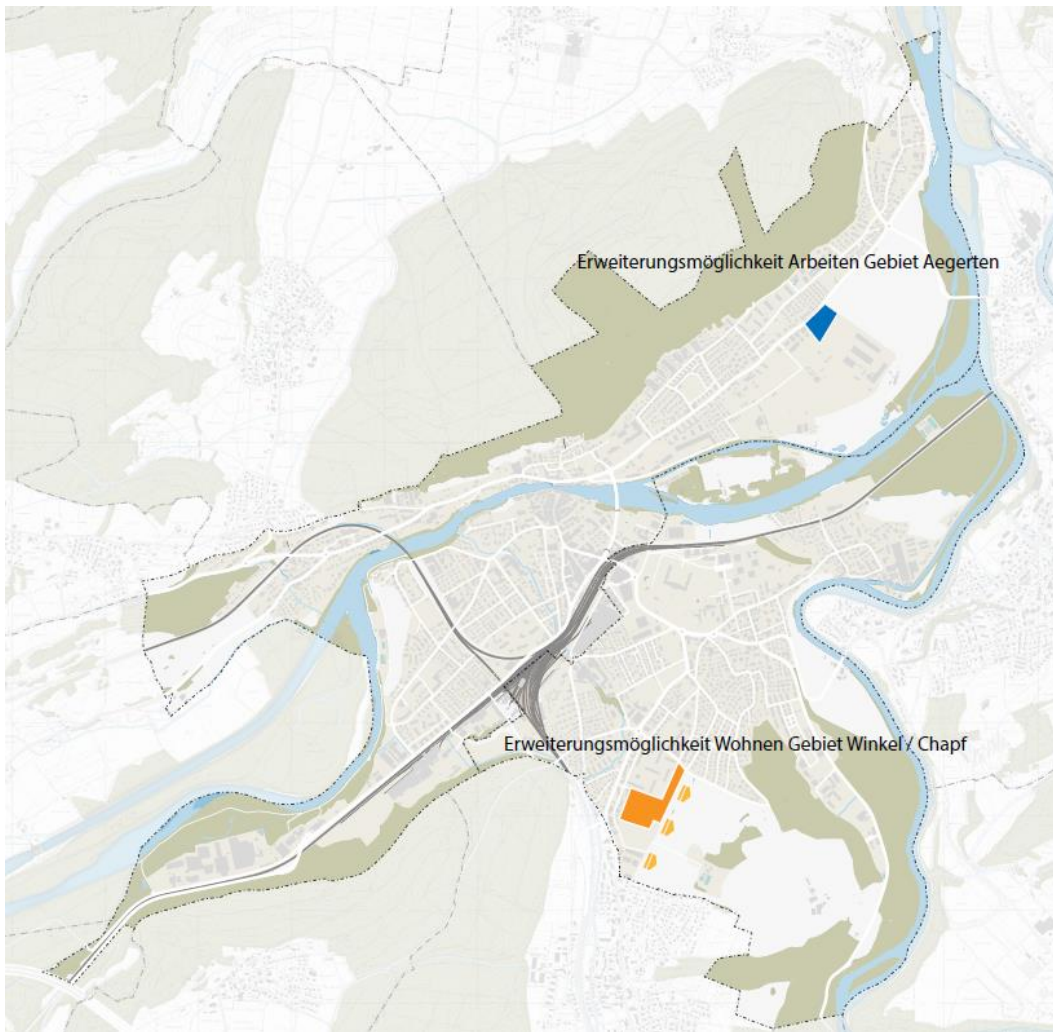


Abbildung 8:
Auszug RELB: Möglichkeiten für eine Siedlungserweiterung

Differenzierte Entwicklung der Arbeitsgebiete

Für Industrie- und Gewerbenutzung finden sich Reserven in den Gebieten Wildschachen / Rütene und Aegerte / Aufeld. Die bestehenden Arbeitsplatzgebiete sind nur punktuell erweiterbar. Die bestehenden Arbeitsgebiete im RAUM BRUGG WINDISCH sollen daher differenziert und abgestimmt auf ihre Lage innerhalb des Siedlungsgebiets entwickelt werden und eine Vielfalt von Industrie- und Gewerbenutzungen ermöglichen. Grössere Einkaufsnutzungen und Fachmärkte werden in den Arbeitsgebieten nicht zugelassen; Spezialbewilligungen sind in Zentrumslagen möglich.

Die spezifischen Ziele für die einzelnen Gebiete sind in Kapitel 5.5 beschrieben.

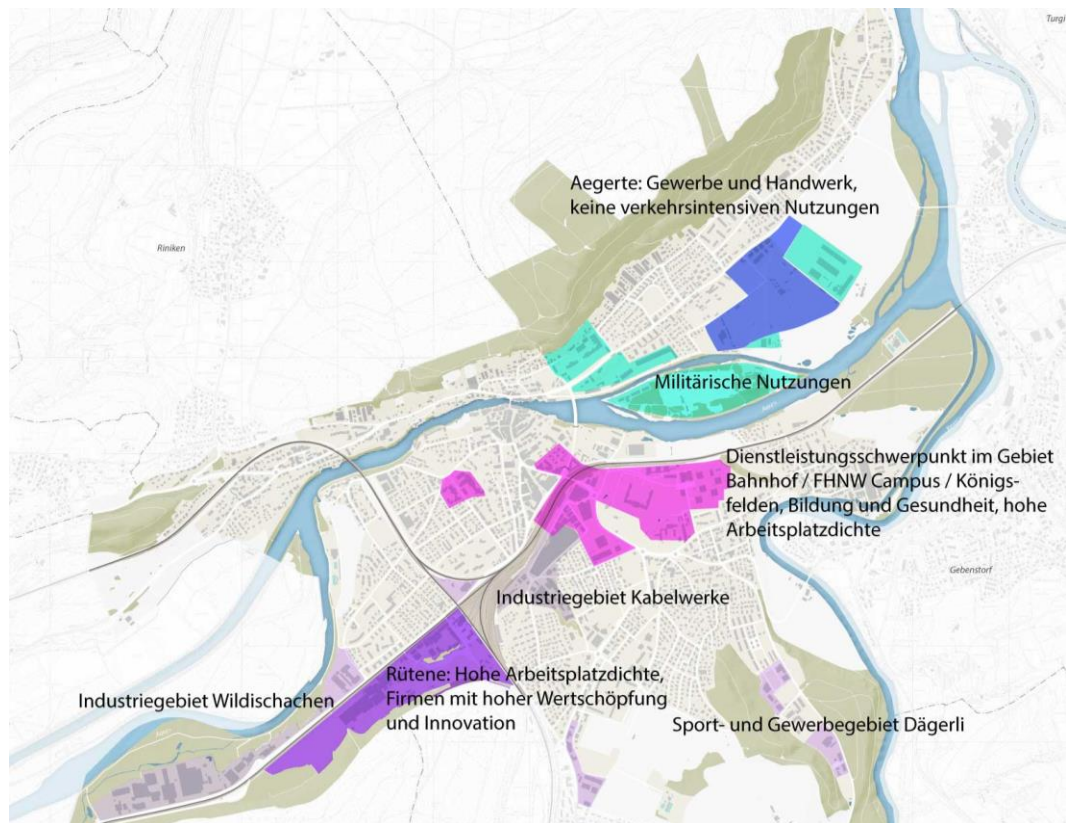


Abbildung 9:
Auszug RELB: Differenzierte Entwicklung der Arbeitsgebiete

5.2 Zentrumsentwicklung

Grundsatz: Der RAUM BRUGG WINDISCH stärkt sein Zentrum mit einem vielfältigen Angebot an Nutzungen. Das urbane Zentrum wird mit lebendigen Quartierzentren ergänzt

Ein zusammenhängendes Zentrum für den RAUM BRUGG WINDISCH

Das urbane Zentrum der Region erstreckt sich von der Altstadt Brugg bis zum Dorfkern Windisch. Es unterteilt sich in funktional und gestalterisch unterschiedliche Bereiche: In der Altstadt Brugg und im Dorfkern Windisch befinden sich die Verwaltung, kleinere Läden, Kleingewerbe und kulturelle Institutionen sowie Wohnnutzungen. Der Neumarkt bildet den kommerziellen Schwerpunkt innerhalb des Zentrums. Zwischen dem Neumarkt und dem Dorfkern Windisch liegt der Dienstleistungs- und Bildungsschwerpunkt Bahnhof / FHNW Campus und Königsfelden.

Die Ansiedlung grösserer Einkaufsnutzungen ist auf das Zentrum zu konzentrieren. Davon ausgenommen sind kleine Quartierläden für Güter des täglichen Bedarfs, die in den Quartierzentren ermöglicht werden sollen.

Das Zentrum zwischen Dorfkern Windisch und Altstadt Brugg soll verstärkt als zusammenhängender Ort wahrgenommen werden. Dazu müssen attraktive Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr geschaffen, die Aufenthaltsqualität gestärkt und der Aussenraum aufgewertet werden. Dies bedeutet insbesondere:

- Aufwertung und Verbreiterung der bestehenden unterirdischen Querungen
- Schaffung von attraktiven ebenerdigen Quermöglichkeiten zwischen Bahnhof (Bushof Nord) und Neumarkt / Altstadt (z.B. analog Südseite des Bahnhofs – Campus Forum) und Verkehrsberuhigung
- Prüfung einer grosszügigen Überführung (Brücke über Geleise) zwischen Campus und Bahnhofplatz / Neumarkt für den Fuss- und Radverkehr

Ein Entwicklungskonzept für das Zentrum

Für das urbane Zentrum Altstadt-Neumarkt-Campus-Dorfkern und die angrenzenden, zentrumsnahen Bereiche soll ein Entwicklungskonzept ausgearbeitet werden. Dabei werden die Nutzungsanforderungen (Lage und Qualität), die Ansprüche an Bebauungen (Dichte, Gestaltung), Freiräume und Verkehrssituation aufeinander abgestimmt und definiert. Laufende und abgeschlossene Planungen wie z.B. Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz – Neumarkt Brugg und Vision Mitte bilden die Basis, werden einbezogen und kontinuierlich auf die angestrebte Entwicklung abgestimmt.

Ein viel diskutierter und oft bemängelter Bereich der "Zentrumsachse" stellt der Neumarkt Brugg dar. Dieser ist in sich mehrheitlich geschlossen und hat wenig Bezug zur Umgebung. Um seine verbindende Funktion zu stärken, bedarf es einer Aufwertung des Übergangs zur Altstadt und zum Bahnhof. Die Trennwirkung des Bahnhofplatzes als wichtige Hauptverkehrsstrasse ist massiv zu reduzieren. Für Zufussgehende und Radfahrende

sollen direkte und attraktive oberirdische Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Um die Aufenthaltsqualität im Neumarkt zu erhöhen und das Gebiet auch nach Ladenschluss zu beleben, sind ausserdem Aufwertungen im Bereich der Aussenraumgestaltung vorzunehmen.

Ausserdem sind folgende Inhalte zu berücksichtigen:

- **Begegnungsorte**
Öffentliche Strassenräume und Plätze sind als Begegnungsorte zu gestalten, Gestaltungskriterien sind zu definieren.
- **öffentliche Nutzungen**
Öffentliche Nutzungen sind durch (baurechtliche) Massnahmen in ihrer Entwicklung zu fördern.
- **Baudenkmäler als wichtige Identifikationsstifter**
Historische Bauten sind zu erhalten und aufzuwerten.

Lebendige Quartierzentren

Die Quartierzentren sind wichtige identitätsstiftende Orte für die Bevölkerung. Sie dienen als Aufenthalts- und Begegnungsräume und übernehmen teilweise die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (Quartierläden). Bestehende Quartierzentren sollen ihrer spezifischen Lage, Funktion, Umgebung und ihren Entwicklungspotenzialen entsprechend erhalten und aufgewertet werden.

Wo ein Quartierzentrum fehlt und das Bedürfnis zur Schaffung eines solchen erwiesen ist, soll an geeigneten Standorten der Aussenraum gestaltet und so eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung eines Quartierzentrums (z.B. Treffpunkt, Publikumsnutzung) geschaffen werden. Bei der Standortwahl empfiehlt es sich, die bestehende Infrastruktur zu nutzen (z.B. Schulen und dazugehörige Aussenräume, bestehende Plätze, Spielplätze, Restaurants etc.). Die Strassenräume in Quartierzentren werden integriert, verkehrsberuhigt und nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet.

Ausserdem sollen die planerischen Rahmenbedingungen für Quartierzentren geprüft und allenfalls angepasst werden.

Quartiere mit fehlenden Quartierzentren oder grossem Aufwertungspotenzial sind insbesondere Lauffohr, Umiken, Unterdorf Windisch, Chapf, Altenburg / Bodenacker und Weiermatt.

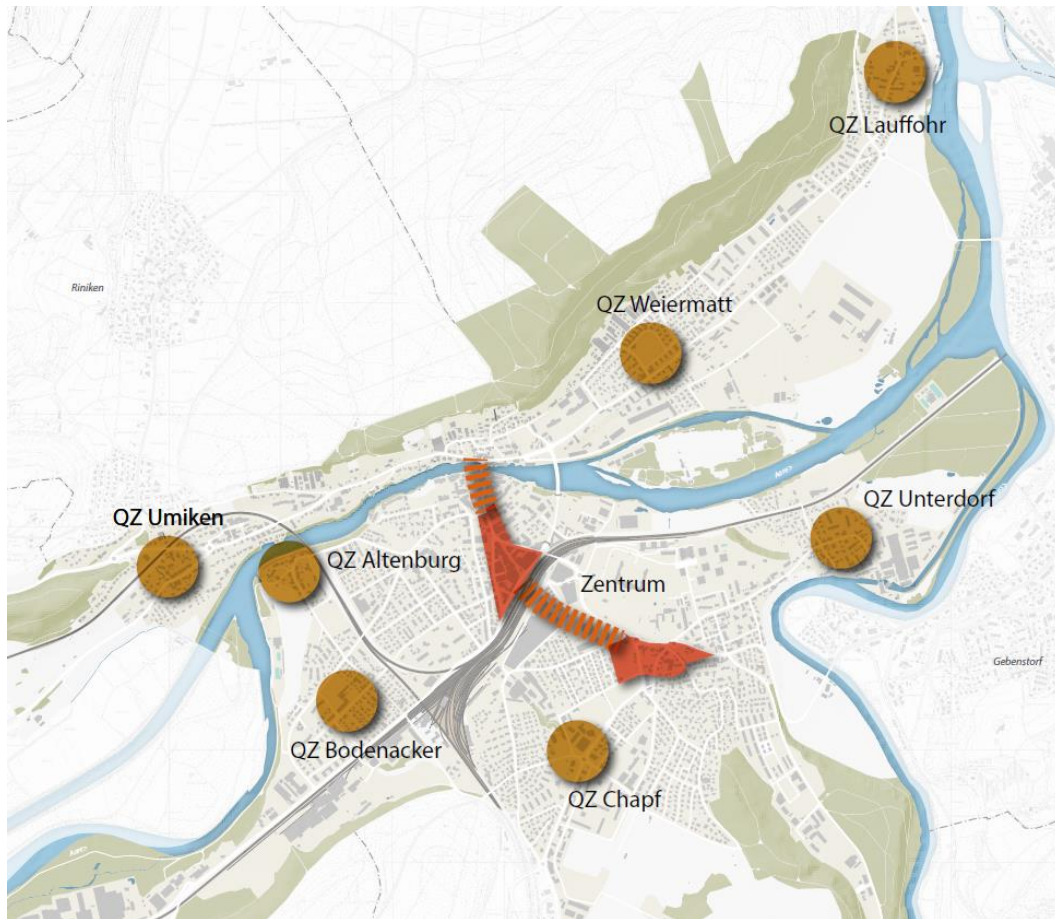


Abbildung 10:
Auszug RELB, Zentrum und aufzuwertende Quartierzentren



Abbildung 11:
Beispiel Quartierzentrum: Toblach, Österreich

5.3 Qualitätsbewusste Baukultur

Grundsatz: Das Regionalzentrum RAUM BRUGG WINDISCH zeichnet sich durch ein grosses kulturelles Erbe aus. Oberirdische Bauten und Anlagen führen dieses Erbe repräsentativ vor Augen, archäologische Schätze schlummern aber auch im Untergrund. Dieses reiche ober- und unterirdische Kulturerbe wird gepflegt und gefördert, um den RAUM BRUGG WINDISCH mit einer starken Identität weiterzuentwickeln.

Geschichte und Kultur der Region sind in den alten Ortskernen – in der Altstadt Brugg, der Vorstadt, in Altenburg (Schlössli Altenburg), Umiken, Dorf- und Ländestrasse Unterwindisch oder Königsfelden – sowie bei einzelnen Gebäudeensembles (z.B. Arbeiterhausquartier Bodenacker) besonders gut sichtbar. Das RELB bezeichnet Ortsteile und Ensembles, die erhalten, bewahrt und unter Berücksichtigung des jeweiligen Schutzziels weiterentwickelt werden sollen.



Abbildung 12:
Schlössli Altenburg



Abbildung 13:
Schützenswertes Ensemble Bodenacker

Kulturerbe und Archäologie

Dem Ortsbild von Brugg und der Klosteranlage Königsfelden wird im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) nationale Bedeutung zugeschrieben. Auch der Legionärspfad, das Vindonissa-Museum und der Vindonissapark sind kulturelle Anziehungspunkte mit landesweiter Ausstrahlung. Daneben verzeichnet die Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz (ICOMOS) weitere kulturelle Zeugen im RAUM BRUGG WINDISCH. Beide Inventare geben entsprechende Definitionen und Hinweise (vgl. Analysebericht RELB vom 23. Februar 2013, Kapitel 3.2.6). Diese sind in der insbesondere Nutzungsplanung entsprechend umzusetzen bzw. zu berücksichtigen. Darüber hinaus verfügen Brugg und Windisch über eine Vielzahl von archäologischen Fundorten, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen (vgl. kantonale Karte der archäologischen Fundorte, Analysebericht RELB vom 23. Februar 2013, Kapitel 5.4.5).

Qualitätssichernde Verfahren

Um auch bei Neubauten eine hohe Qualität zu erhalten und den historischen Bestand weiterzuentwickeln, sind eine städtebaulich und architektonisch angemessene Baukultur sowie die Pflege und Weiterentwicklung der bautypologischen Vielfalt zu gewährleisten. Für gesamthafte Überbauungen grösserer Reserven bzw. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden deshalb eine Gestaltungsplanpflicht und / oder qualitätssichernde Verfahren (Konkurrenzverfahren – Wettbewerb, Studienauftrag) festgelegt. Eine intensive und frühzeitige Bauberatung soll zusätzlich eine erhöhte Qualität fördern.

5.4 Attraktiver Wohnstandort mit hohen Lagequalitäten

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH ist ein attraktiver Wohnstandort. Brugg und Windisch verfolgen gemeinsam eine qualitätsbewusste Siedlungsentwicklung weitgehend im bestehenden Siedlungsgebiet mit spezifischen Entwicklungsschwerpunkten.

5.4.1 Entwicklungsschwerpunkte und Umnutzungsgebiete

Die Attraktivität eines Ortskerns wird massgeblich bestimmt durch seine Identität, die Nutzungsvielfalt sowie die Plätze und Strassenräume. Wohnen in der Altstadt Brugg und im Dorfkern Windisch bedingt deshalb die Berücksichtigung der spezifischen Zentrumsqualitäten. Dazu gehören neben einer lebendigen Gastronomie- und Gewerbelandschaft auch die Konzentration kultureller und weiterer öffentlicher Nutzungen, der Umbau von Erdgeschossen für Wohnnutzungen, die Gestaltung des Aussenraums als für die Anwohner nutzbarer Freiraum und, wo nötig, die Koordination mit der Denkmalpflege. Die kulturellen und öffentlichen Nutzungen konzentrieren sich grundsätzlich auf die Hauptachsen, das Wohnen im Erdgeschoss auf die Nebenachsen.

Das Umstrukturierungs- und Innenentwicklungspotenzial des Quartiers Aegerte – Zurzacherstrasse Süd soll genützt werden. Der grosse Sanierungsbedarf vieler Bauten macht das Quartier zu einem wichtigen Entwicklungsschwerpunkt für Wohn- und Mischnutzungen in Brugg.

Als weitere Möglichkeiten zur Umnutzung für Wohnen und Mischnutzungen sind Gebiete vorgesehen, die nicht mehr dem ursprünglichen Zweck (öffentliche Nutzungen / Gewerbe) entsprechend benötigt werden.

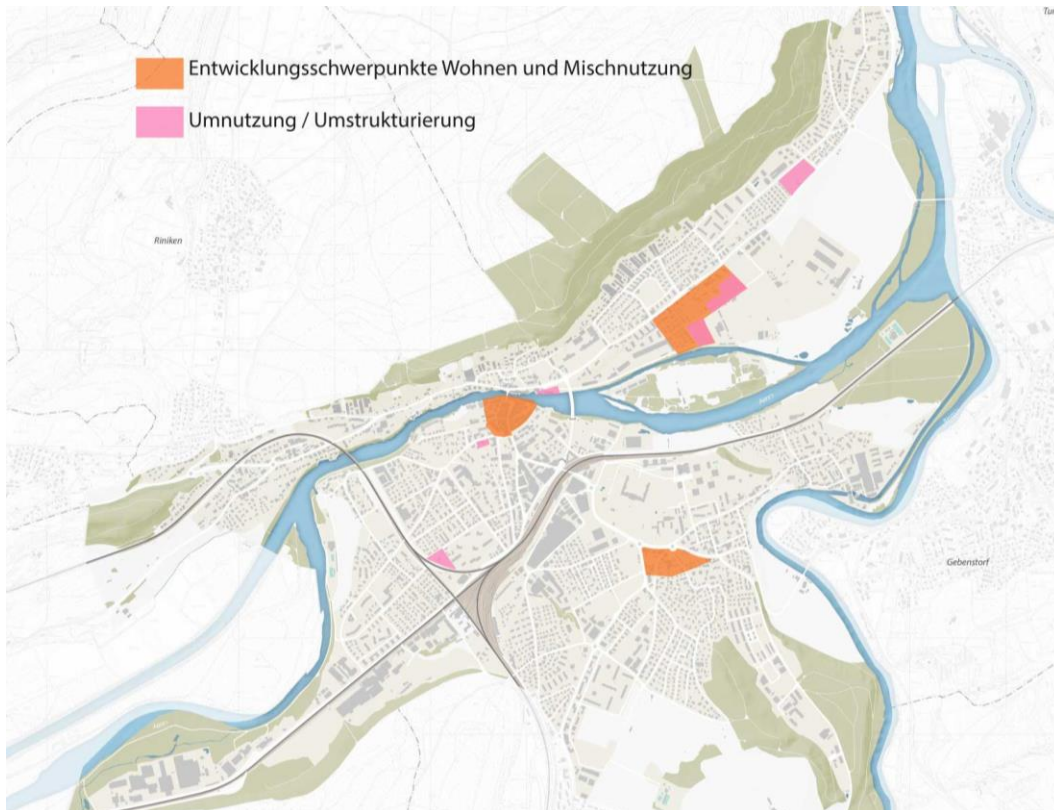


Abbildung 14:
Auszug RELB: Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Mischnutzung
Umnutzungs- und Umstrukturierungsgebiete

5.4.2 Gezielte Innenentwicklung mit massgeschneiderten Konzepten

Eine gezielte, qualitätsbewusste Innenentwicklung in zentrumsnahen Gebieten ist notwendig, um die wachsende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen. Das RELB kennzeichnet Gebiete, die für eine qualitätvolle Innenentwicklung geeignet sind. Diese weisen heute eher geringe Einwohnerdichten auf und liegen in Zentrumsnähe und / oder im Einzugsgebiet wichtiger ÖV-Haltestellen. Die baulichen Massnahmen sollen hohen Qualitätsansprüchen genügen. Typische Strukturen in den Quartieren sollen erhalten und weiterentwickelt sowie die Freiraumversorgung gewährleistet werden. Aufgrund der sanierungsbedürftigen Baustruktur, der verschiedenen Bautypen und der vorhandenen Reserven für eine Innenentwicklung bzw. für eine Erhöhung der Einwohnerdichte eignen sich die zentrumsnahen Quartiere Altenburg / Bodenacker, Bilander, Chapf und Reutenen besonders für eine dichtere Bebauung. Ausserdem ortet das RELB in den Quartieren Paradies, Zurzacherstrasse Nord, Klosterzelg, Mitteldorf / Dorfkern Windisch und punktuell in Lauffohr Potenzial zur Innenentwicklung.

Die Steuerung der angestrebten Verdichtung, Umstrukturierung und Innenentwicklung kann mit Hilfe von Entwicklungskonzepten oder Anpassungen der Bau- und Nutzungsordnung erfolgen. Die Entwicklungskonzepte sind schrittweise und nach Bedarf zusammen mit den Grundeigentümern zu erarbeiten. Sie zeigen das Veränderungspotenzial auf, geben Empfehlungen und legen Qualitätsrichtlinien bezüglich Nutzung, Bebauung,

Freiraum und Erschliessung fest. Dabei wird ein heterogener und ausgewogener Bevölkerungsmix durch ein vielfältiges Angebot an Wohnformen (Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser in unterschiedlichen Preissegmenten, Alterswohnen) gefördert. Es empfiehlt sich, die Quartierentwicklung unter frühzeitigem Einbezug der betroffenen Bevölkerung und der Grundeigentümer aufzugleisen. Das Thema Wohnen im Alter soll im Zusammenhang mit der ÖBA Planung (Kapitel 8.1) angegangen werden.

Grundsätzlich soll eine qualitätvolle und auf die Baustruktur abgestimmte Innenentwicklung in allen Quartieren ermöglicht werden. Die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale ist ein schrittweiser Prozess, der mehrere Jahre dauern kann. Mit dem RELB werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, um dieses Potenzial nutzen zu können.

Einwohnerdichten

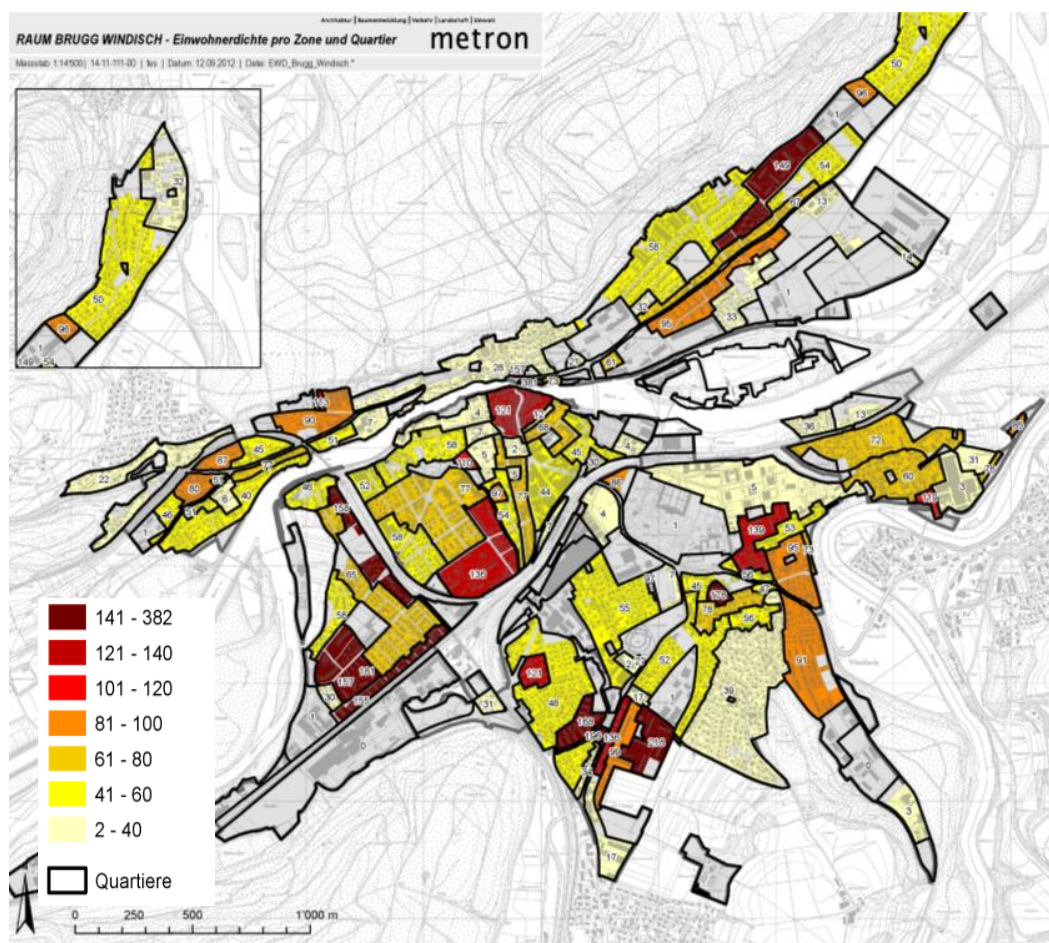


Abbildung 15:
Einwohnerdichte pro Zone und Quartier in Einwohnern pro Hektar (Stand 2013)

Die geringsten Dichten mit 2 bis 40 Einwohnern pro Hektar finden sich vor allem in Hanglagen. In Zentrumsnähe lassen sich ebenfalls verschiedene Bereiche mit vergleichsweise geringen Dichten orten. Diese stellen wichtige Innenentwicklungspotenziale dar. Sehr hohe Dichten finden sich in den grossvolumigen Bauten der 1960er und 1970er Jahre

(150 bis 220 Einwohner pro Hektar). Die Altstadt Brugg und das Dorfzentrum Windisch weisen ebenfalls hohe Einwohnerdichten auf. Bei den Gebieten mit bereits sehr hohen Dichten liegt der Fokus auf einer qualitätsbewussten Entwicklung.

Gebäude nach Bauperiode

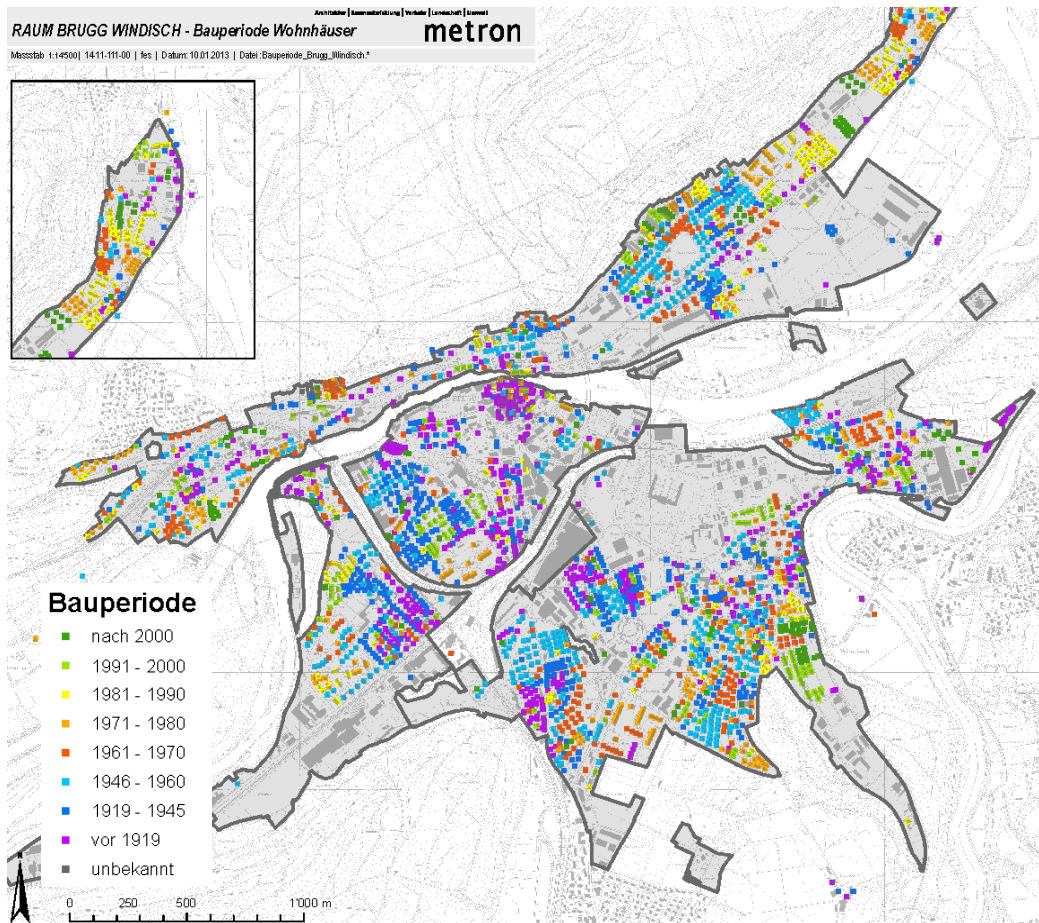


Abbildung 16:
Gebäudealter nach Bauperiode (Stand 2013)

Über 40% der Bausubstanz wurden vor 1946 erstellt. Bauten aus den 1960er und 1970er Jahren befinden sich insbesondere im Gebiet Chalch, Chapf, Unterwindisch, Bilander sowie in Umiken und am Bruggerberg. Bei diesen Bauten ist möglicherweise ein Verdichtungspotenzial vorhanden. Die angestrebte bauliche Verdichtung ist mittels geeigneter Vorgaben basierend auf einer weitergehenden Analyse in der BNO zu ermöglichen.

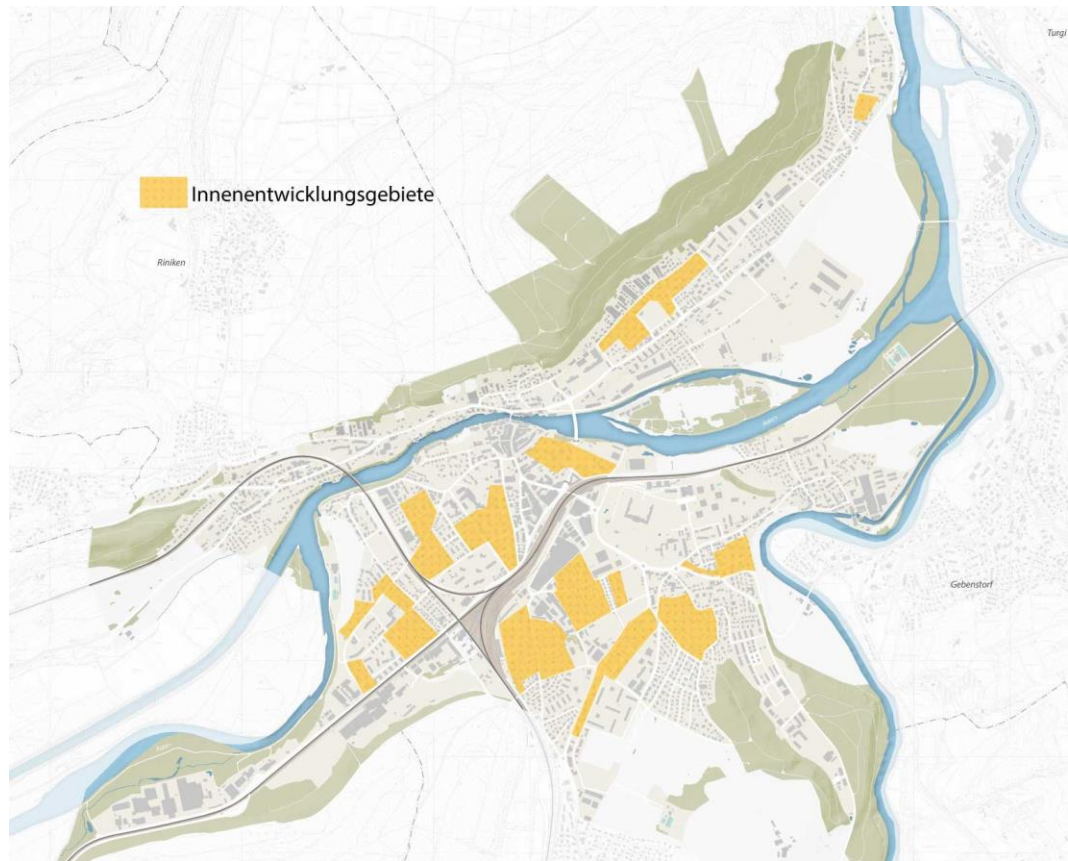


Abbildung 17:
Auszug RELB: Innenentwicklungsgebiete

Die obige Abbildung zeigt die potenziellen Innenentwicklungsgebiete auf.

5.4.3 Handlungsfelder und Entwicklungsabsichten in den Wohnquartieren

Quartiereinteilung

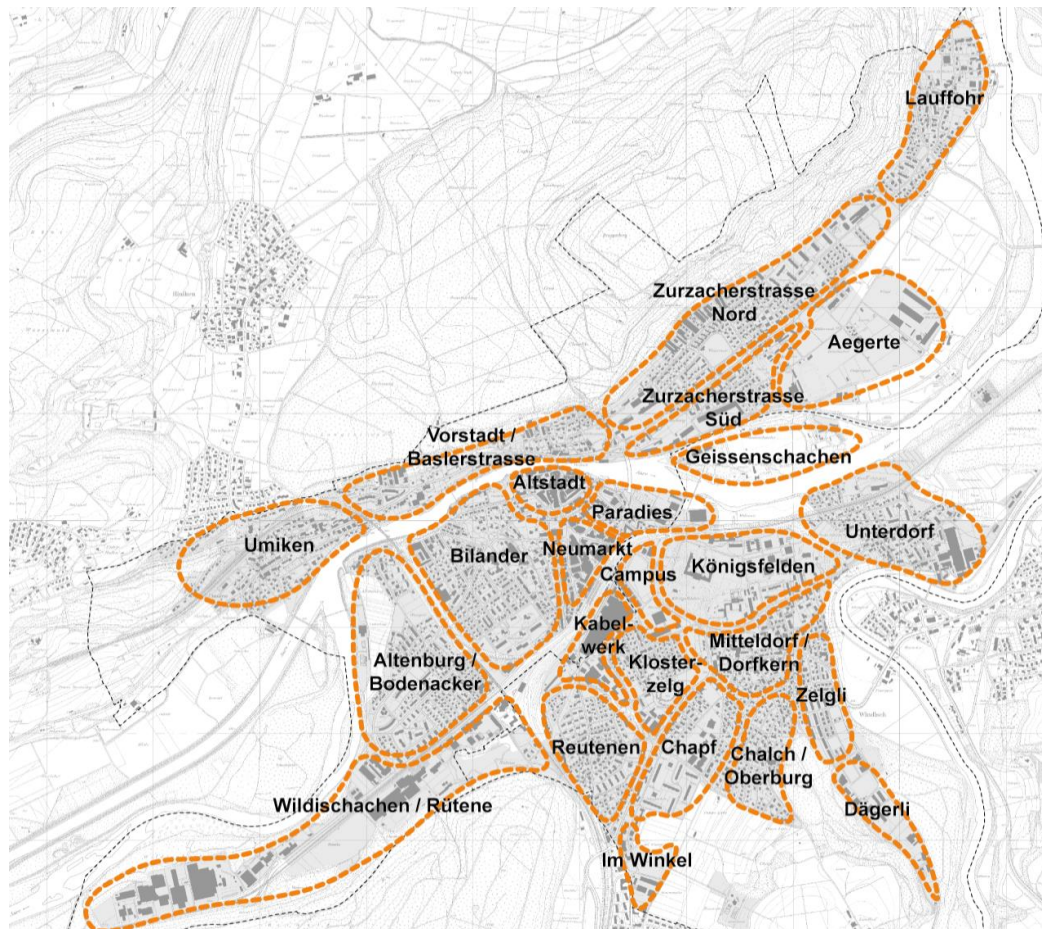


Abbildung 18:
RAUM BRUGG WINDISCH, Quartiereinteilung

Basis für die Definition von Handlungsfeldern und Entwicklungsabsichten in den Quartieren sind unter anderem die bestehenden Einwohnerdichten sowie die Bauperioden der Gebäude.

Im Analysebericht vom 23. Februar 2013 wurden die einzelnen Quartiere analysiert. In den folgenden Kapiteln werden die daraus abgeleiteten Strategien für die einzelnen Quartiere beschrieben.

5.4.4 Windisch, Unterdorf: Kunzareal und Erhalt der historischen Strukturen

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

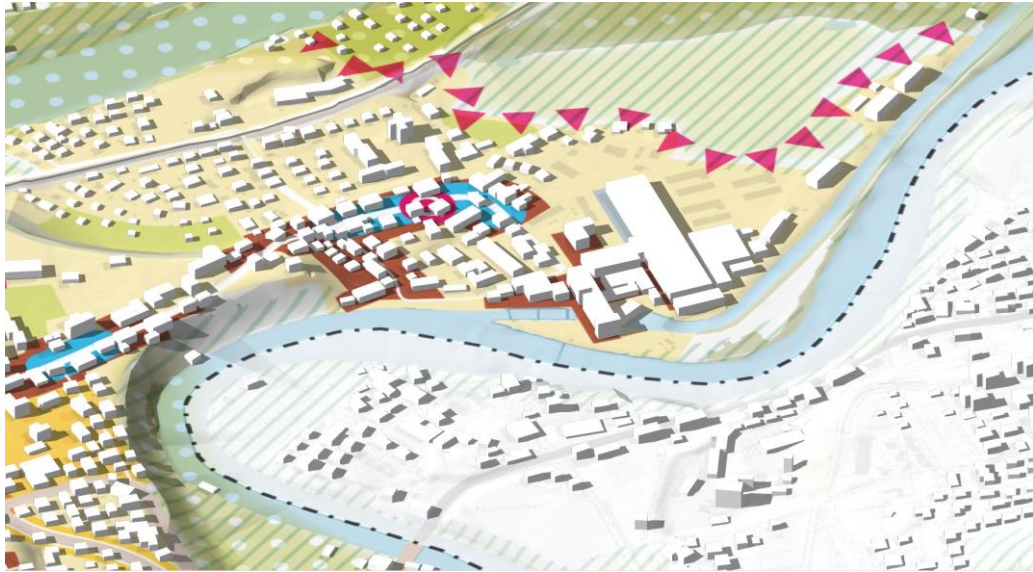


Abbildung 19:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Unterwindisch besteht im Wesentlichen aus vier unterschiedlichen Bereichen: dem Kunzareal mit der Spinnerei und verschiedenen Neubauten, dem historischen Ortskern Unterwindisch, dem heterogenen Gebiet Sommerau nördlich der Bahn sowie dem Gebiet Dammstrasse, das überwiegend durch Bauten der 60er und 70er Jahre geprägt ist.

Der historische Kern von Unterwindisch soll erhalten und das Quartierzentrum zu einem lebendigen Begegnungsort aufgewertet werden. Dazu sollen unter anderem ein öffentlicher Platz geschaffen und eine Verkehrsberuhigung im Bereich Dorf- / Kirchenfeld- und Ländestrasse geprüft werden. Das Kunzareal als wichtiger Schwerpunkt für Wohn- und Kulturnutzungen ist gut in die gewachsenen Strukturen einzubinden. Eine weitere Siedlungserweiterung ist aufgrund der Hochwassergefahrenkarte nicht vorgesehen. Die Prüfung einer Optimierung des Busangebots ist vorgesehen. Der Fahrradweg entlang des Bahndamms ist als Verkehrsalternative wichtig und langfristig entsprechend zu pflegen.

Der beliebte Spielplatz am Siedlungsrand soll erhalten bleiben.

Im Gebiet Sommerau findet sich eine grosse Bauzonenreserve in der WG2 Zone. Die Nutzungsart dieser Fläche soll unter Berücksichtigung der Lage überprüft werden.

Die Landschaftsschutzzone zwischen Mülimatt und Sommerau soll erhalten bleiben. Sie dient als attraktives Naherholungsgebiet für den gesamten Raum Brugg Windisch.

5.4.5 Windisch, Zelgli: Aufwertung Mülligerstrasse

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

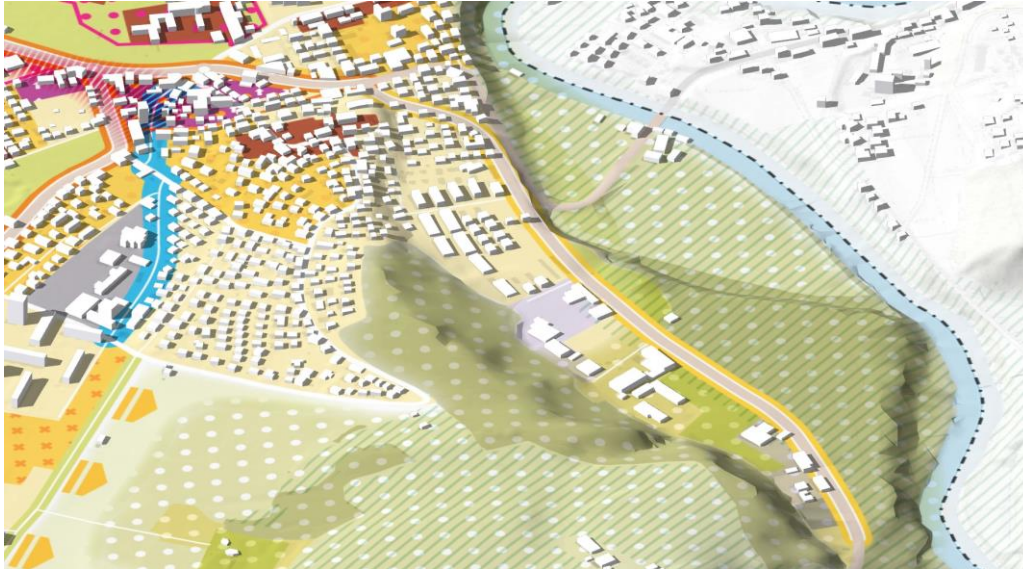


Abbildung 20:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Entlang der Mülligerstrasse sind Reserven in der Wohnzone W2 vorhanden. Diese sollen effizient in mittlerer bis hoher Dichte genutzt werden. Dafür sind Aufzonungen mit qualitätsspezifischen Anforderungen zu prüfen.

Die Sportanlage Dägerli wird als dezentraler Sportstandort erhalten. Die Aufenthaltsqualität soll z.B. mittels Spielplatz verbessert werden.

Die Mülligerstrasse ist eine wichtige Verbindung zu Sport- und Freizeitanlagen. Die Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr, insbesondere bei den Querungen, wird mit geeigneten Massnahmen verbessert. Eine Temporeduktion soll geprüft werden.

5.4.6 Windisch, Mitteldorf / Dorfkern: Entwicklung zu einem lebendigen Zentrum Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

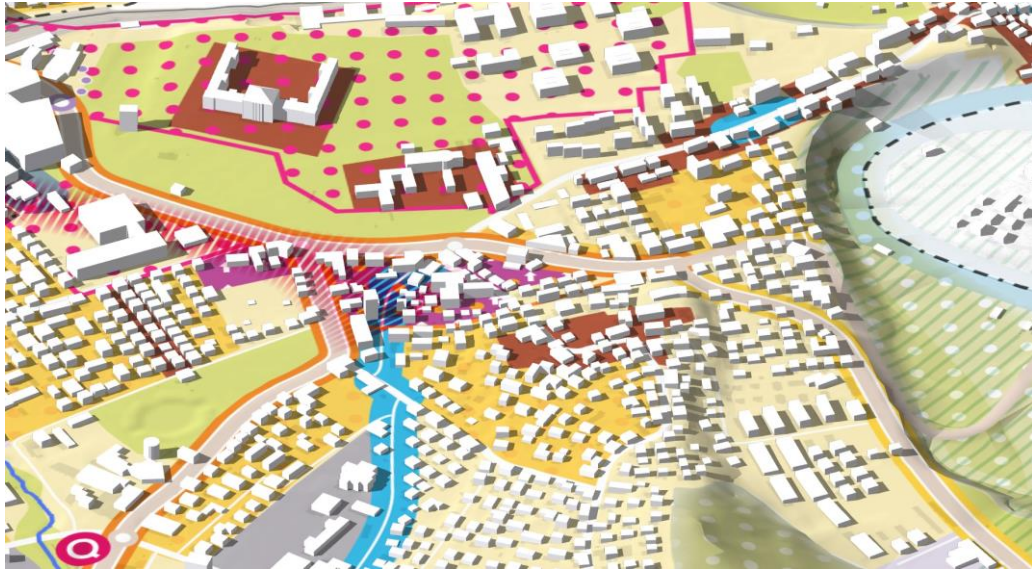


Abbildung 21:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Der Dorfkern in Windisch ist ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt für Wohnnutzungen. Das Gebiet ist einem grossen Wandel unterlegen, da zurzeit verschiedene Bauprojekte und Verfahren laufen oder kurz vor Abschluss stehen: Projekte Linde / Sonne (Gestaltungsplanverfahren läuft), Fehlmannmatte (Umsetzung Bauprojekt), Überbauung Dorfkern (Umsetzung Bauprojekt).

Ziel ist eine kontinuierliche Weiterführung der bereits begonnenen Umstrukturierung. Der Dorfkern Windisch soll zu einem dichten und attraktiven Zentrumsgebiet werden, bei dem die Zentrumsgestaltung bzw. die Gestaltung des öffentlichen Raums einen hohen Stellenwert hat. Dazu gehören auch die Innenentwicklung zentrumsnaher Wohngebiete, die Entwicklung der Zürcherstrasse zu einer belebten, verdichteten Hauptachse mit Zentrumscharakter unter Einbezug der ersten Bautiefe sowie die Schaffung eines zentralen, öffentlichen Platzes als Begegnungsort innerhalb des Zentrums.

Im Bereich Berg- / Dohlenzelgstrasse zwischen Zentrum und Schulanlage Dohlenzelg sollen Massnahmen zur Aufwertung und zur höheren Verkehrssicherheit des Strassenraums im Sinn eines Begegnungsorts geprüft werden.

5.4.7 Windisch, Winkel / Chapf: Aufwertung Hauserstrasse und Siedlungserweiterung

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 22:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Ein grosser Teil des Gebiets Chapf / Im Winkel ist geprägt durch die stark befahrene Hauptachse Hauserstrasse. Entlang dieser Strasse liegen auch die Innenentwicklungspotenziale für das Quartier. Für die Hauserstrasse soll daher ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Baschnagelkreisel bis Gemeindehaus) erarbeitet werden, wobei die erste Bautiefe ins Konzept einbezogen werden soll. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie sich Lärmschutzmassnahmen in Abstimmung mit der Architektur lösen lassen und wie auf Lärmschutzwände verzichtet werden kann.

Im Bereich Berg- / Dohlenzelgstrasse zwischen Zentrum und Schulanlage Dohlenzelg sollen Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums im Sinn eines Begegnungsorts geprüft werden.

Die wesentliche Siedlungserweiterung für den RAUM BRUGG WINDISCH ist im Gebiet Winkel / Chapf vorgesehen. Dabei soll das Gebiet dem Bedarf entsprechend etappiert erweitert und in mittlerer Dichte bebaut werden. Erste Priorität hat die Entwicklung des Gebiets bis zum Schützenweg, eine weitere Entwicklung ist mittel- bis langfristig zu prüfen. Die Siedlungserweiterung ist in Abstimmung mit der Nachbargemeinde Hausen vorzunehmen. Ein Gesamtkonzept für das Gebiet soll eine Bebauung in hoher Qualität gewährleisten und unter anderem die Themen der Erschliessung und der Gestaltung des Siedlungsrandes aufnehmen.

Die Schulanlage Dohlenzelg ist ein wichtiger Freiraum im Quartier. Unter Berücksichtigung dieses Potenzials sollen allfällige Massnahmen zur Verhinderung von Konflikten Schul-/ Freizeitnutzung geprüft werden.

5.4.8 Windisch, Chalch / Oberburg: attraktives Einfamilienhausquartier am Hang
Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 23:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Gebiet Chalch / Oberburg besteht überwiegend aus Einfamilienhäusern in Hanglage. Aufgrund der bestehenden Strukturen und der Topographie ist in diesem Quartier keine grössere Entwicklung vorgesehen. Ziel ist, die vereinzelt kleinen Baulücken zu schliessen sowie punktuelle Sanierungen und Erneuerungen zu fördern und zu initiieren. Ausserdem sollen Anreize in der Bau- und Nutzungsordnung für die Verdichtung innerhalb der bestehenden Strukturen geprüft werden.

Die Chapfstrasse ist auf Sicherheitsdefizite zu überprüfen und als attraktiver Übergang von Siedlung zu Landschaft punktuell aufzuwerten.

5.4.9 Windisch, Klosterzelg: Qualitätvolle Innenentwicklung der Gebiete in Bahnhofsnähe

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 24:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brugg und den Zentren Brugg und Windisch. Die Möglichkeiten zu einer qualitätvollen Innenentwicklung sollen geprüft werden. Dazu ist zusammen mit den Grundeigentümern ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Dieses regelt als dynamisches planungsrechtliches Instrument Bebauung, Freiraum sowie Verkehr und stimmt diese Disziplinen aufeinander ab.

Die Erhaltung des schützenswerten Ensembles mit den Vorgärten an der Arenastrasse ist zu prüfen.

Für die Hauserstrasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Baschnagelkreisel bis Gemeindehaus) erarbeitet werden, wobei die erste Bautiefe ins Konzept einbezogen werden soll.

Der Verkehr aus dem Arbeitsplatzgebiet Bahnhof / Kabelwerke ist verträglich abzuwickeln. Die Funktionen der Strassen sowie weitere Massnahmen, insbesondere jene zur Lenkung des Verkehrs, sind zu überprüfen.

Die Amphiwiese als wichtiger quartierübergreifender Freiraum und Treffpunkt ist zu erhalten.

5.4.10 Windisch, Reutenen: Qualitätvolle Innenentwicklung der Gebiete in Bahnhofsnähe

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 25:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Die Teile des Quartiers Reutenen, die in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brugg liegen, sollen auf eine qualitätvolle Innenentwicklung überprüft werden. Dazu ist zusammen mit den Grundeigentümern ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Das Entwicklungskonzept regelt als dynamisches planungsrechtliches Instrument Bebauung, Freiraum und Verkehr und stimmt diese Disziplinen aufeinander ab. Zu prüfen sind ausserdem die Bebaubarkeit und die Nutzung der Reserven im nördlichen Teil des Quartiers sowie der Erhalt des schützenswerten Ensembles an der Habsburgerstrasse.

Das Quartierzentrum zwischen Winkel / Chapf und Reutenen soll gestärkt werden. Dabei sind Teilbereiche des Freiraums (Kornfeld) entlang des Süssbachs zu erhalten bzw. zu neu gestalten (Einbezug Süssbach, Aufweitung).

Der Verkehr aus dem Arbeitsplatzgebiet Bahnhof / Kabelwerke ist verträglich abzuwickeln. Für die Hauserstrasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Baschnagelkreisel bis Gemeindehaus) erarbeitet werden, wobei die erste Bautiefe ins Konzept einzubeziehen ist. Die Reutenenstrasse ist heute mit einem Fahrverbot (ausgenommen Zubringer) belegt. Eine Verlegung der Buslinie 366 Brugg – Habsburg auf die Reutenen- oder Bachmattstrasse soll geprüft werden. Dies könnte sich positiv auf die Fahrplanstabilität auswirken. Auf der Habsburgerstrasse wird der Durchgangsverkehr mittels Fahrverbot ausgenommen Zubringer und Bus (Linie 366) unterbunden. Die Erschliessung von Habsburg erfolgt über die Südwestumfahrung, die Habsburgerstrasse wird der Gemeinde übergeben und zu einer Verbindungsstrasse abklassiert. Bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verbotswirkung sind zu prüfen. Die Funktionen der Strassen sowie weitere Massnahmen, insbesondere jene zur Lenkung des Verkehrs, sind zu überprüfen.

5.4.11 Brugg, Lauffohr: Aufwertung des Quartierzentrums und Aktivierung der vorhandenen Reserven

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 26:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Lauffohr liegt peripher zum Zentrum Brugg. Umso wichtiger ist die Aufwertung und Stärkung des Quartierzentrums und damit verbunden die Aufwertung der Dorfstrasse in diesem Bereich.

In Lauffohr sind verschiedene Bauzonenreserven vorhanden. Diese Innenentwicklungspotenziale sollen aktiviert und auf eine sanfte Erhöhung der Dichte geprüft werden. Grössere Areale sollen aufgrund der Qualitätssicherung im Rahmen von Gesamtkonzepten beplant und bebaut werden.

Das Quartier wird durch die Hauptachse Zurzacherstrasse stark beeinträchtigt. Die Zurzacherstrasse soll unter Berücksichtigung der laufenden Projekte mit einem entsprechenden Verkehrsmanagement aufgewertet und mit den Nutzungspotenzialen der ersten Bautiefe abgestimmt werden. Dazu ist die laufende Planung fortzuführen.

Der siedlungsverträgliche Betrieb der Reinerstrasse soll durch bauliche Massnahmen gewährleistet werden. Eine Temporeduktion ist zu prüfen.

5.4.12 Brugg, Zurzacherstrasse Nord: Aufwertung Zurzacherstrasse Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

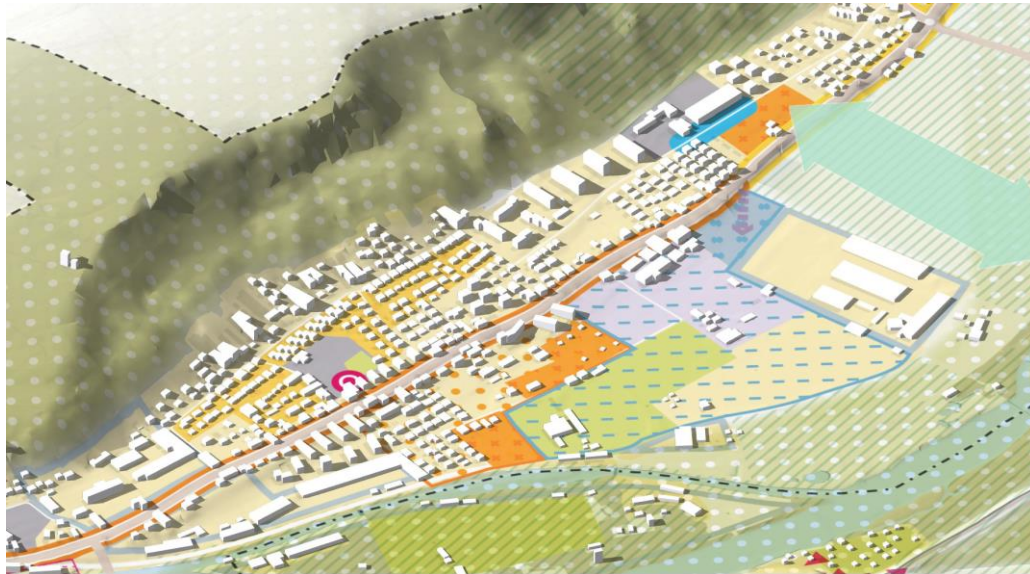


Abbildung 27:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Zurzacherstrasse Nord weist nur kleinere Reserven in den Wohnzonen auf. Die in der RELB Karte gekennzeichneten, bereits bebauten Gebiete sollen daher auf Innenentwicklungsmöglichkeiten geprüft werden.

In der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen sind grosse Reserven vorhanden, die weiterhin für öffentliche Nutzungen gesichert werden sollen.

Das Quartier wird durch die Hauptachse Zurzacherstrasse stark beeinträchtigt. Die Zurzacherstrasse soll aufgewertet und mit den Nutzungspotenzialen der ersten Bautiefe abgestimmt werden. Bebauung und betriebliche Massnahmen ermöglichen es, angemessen auf Lärm und Trennwirkung zu reagieren (v.a. zwischen Zurzacherstrasse und Weiermattweg). Dazu ist die laufende Planung fortzuführen.

Ausserdem ist die Verbindung zum Bahnhof für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern und Tempo 30 auf Quartierstrassen zu prüfen.

Der Freiraum mit Spielplatz und Quartierfussballplatz (Bolzplatz) soll als Quartierzentrum und Begegnungsort gestärkt werden.

5.4.13 Brugg, Zurzacherstrasse Süd: Gesamtkonzept für das Quartier

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 28:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Gebiet Zurzacherstrasse Süd ist im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept des benachbarten Gewerbegebiets Aufeld / Aegerte zu entwickeln. Das Gebiet bietet aufgrund der Reserven und dem Alter der Bausubstanz ein grosses Potenzial für einen neu strukturierten Wohnschwerpunkt. Dafür ist ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten.

Die Neustrukturierung des Gebiets bedingt die Prüfung von Umnutzungsmöglichkeiten für Wohnen der heutigen Gewerbezone und der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Damit verbunden ist auch die teilweise Umlagerung der bestehenden Familiengärten. Diese sollen an eine geeignete Lage verschoben und weiterhin in der gleichen Quantität angeboten werden können.

Das Quartier wird durch die Hauptachse Zurzacherstrasse stark beeinträchtigt. Die Zurzacherstrasse soll aufgewertet und mit den Nutzungspotenzialen der ersten Bautiefe abgestimmt werden. Bebauung und betriebliche Massnahmen ermöglichen es, angemessen auf Lärm und Trennwirkung zu reagieren. Dazu ist die laufende Planung fortzuführen.

Der Sportplatz Au bleibt als wichtiger Sportstandort erhalten, eine Aufwertung des Spielplatzes soll sowohl dem Quartier als Treffpunkt als auch der Attraktivität der Sportanlage dienen.

5.4.14 Brugg, Vorstadt / Baslerstrasse: Abstimmung Bebauung / Ökologie

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 29:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Vorstadt / Bruggerberg erlebt zurzeit eine hohe Bautätigkeit und es sind nur noch wenige Reserven vorhanden.

Die ökologisch wertvollen Standorte am Südhang des Bruggerbergs sind zu erhalten und aufzuwerten.

Der Umgang mit dem Freiraum des ehemaligen Kindergartenseminars und das Potenzial zur öffentlichen Nutzung sollen überprüft werden.

Das Quartier wird durch die Hauptachse Baslerstrasse / Vorstadt stark beeinträchtigt. Die Strasse soll aufgewertet und mit den Nutzungspotenzialen der ersten Bautiefe abgestimmt werden. Auf Quartierstrassen ist die Umsetzung von Tempo 30 zu prüfen.

Die Vorstadt ist Teil der Altstadt und birgt unter anderem mit den noch vorhandenen Befestigungsanlagen wertvolle historische Bausubstanz. Der bauliche und aussenräumliche Zusammenhalt mit der Altstadt ist zu fördern und die Bedeutung als nördlicher Stadtzugang, Bereich Zollplätzli, zu stärken.

5.4.15 Brugg, Altstadt: Wohnschwerpunkt und Pflege Bausubstanz

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

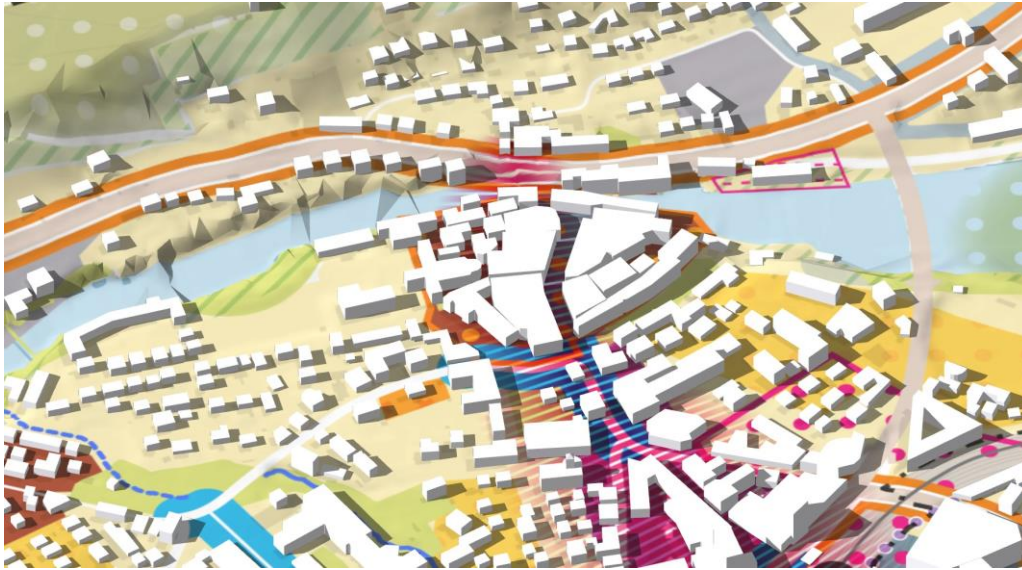


Abbildung 30:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Die Altstadt von Brugg ist geprägt von schützenswerter Bausubstanz und ein wichtiger identitätsstiftender Ort für den gesamten Raum Brugg Windisch. Dieser ist zu erhalten, zu pflegen und weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck sind eine Überprüfung der Bauvorschriften vorzunehmen und Fördermassnahmen für die bauliche Erneuerung von wertvoller Altbausubstanz auszuarbeiten.

Die Altstadt ist zu stärken, insbesondere durch einen guten Nutzungsmix aus Wohnen, Detailhandel und Gastronomie. Zusätzlich zu ihrer Bedeutung als Raum für kulturelle Nutzungen und Einkaufsnutzungen ist die Altstadt ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt für Wohnnutzungen. Das Wohnen in der Altstadt ist aktiv zu fördern. In den Seitengassen soll im Erdgeschoss Wohnen möglich sein, während entlang der Hauptstrasse im Erdgeschoss insbesondere Detailhandel und Gastronomie vorzusehen sind. Diese gilt es zu unterstützen. Die Mittel und Instrumente dazu sollen in einem weiteren Planungsschritt definiert werden.

Für die Altstadt ist unter Einbezug der AG RAUM Altstadt ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Das Entwicklungskonzept Altstadt soll insbesondere die Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums, die Verbesserung seiner Zugänglichkeit und die unterschiedlichen Charaktere der Strassenräume (öffentlich / halböffentlich) thematisieren.

Das Aufwertungspotenzial des Alten Wehrgraben (Schulthessallee) und der Zugang zur Aare sind hinsichtlich einer Freiraumaufwertung zu prüfen.

5.4.16 Brugg, Paradies: Dienstleistung und zentrumsnahes, dichtes Wohnen
Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 31:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Paradies zeichnet sich durch seine unmittelbare Nähe zu Zentrum und Bahnhof aus. Im Quartier sind keine Baulandreserven mehr vorhanden. Aufgrund der sehr geringen Einwohnerdichten stellt es aber ein grosses Potenzial für eine zentrumsnahe Innenentwicklung dar. Die Verdichtung soll ermöglicht werden. Zu prüfen sind insbesondere die Zonenvorschriften der Wohnzone 3.

Im Quartier sollen Tempo 30 geprüft und die Fussgänger Verbindung entlang der Aare punktuell aufgewertet werden.

5.4.17 Brugg, Bilander: Qualitätvolle Innenentwicklung und Aufwertung zentraler Freiräume

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 32:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Im Quartier Bilander sind verschiedene Flächen auf ihr Innenentwicklungspotenzial zu prüfen. Ausserdem sollen Aufzonungen der Wohnzonen 3 zu Wohnzonen 4 geprüft und die vorhandenen Baulücken aktiviert werden.

Das bestehende Mischgebiet entlang dem Bahndamm wird weiterhin gewerblich genutzt, wobei kein verkehrsintensives Gewerbe zulässig ist.

Das Areal des stillgelegten Grundwasser-Pumpwerks Bilander, das zurzeit die technischen Dienste beherbergt, soll auf eine Umzonung zugunsten studentischen Wohnens geprüft werden.

Im Quartier ist die Umsetzung von Tempo 30 zu prüfen, wobei auch die Schöneeggstrasse einbezogen und mit baulichen Massnahmen verkehrsberuhigt werden soll. Im Bereich Schönegg- / Laur- / Fröhlichstrasse ist eine Umgestaltung des Strassenraums als Begegnungsort zu prüfen. Die Sicherheitsdefizite auf der Laurstrasse zwischen Altstadt und Schöneeggstrasse sollen mittels baulichen Massnahmen (in Arbeit) entschärft werden. Eine Temporeduktion (Tempo 30) soll geprüft werden.

Die Süssbachquerung des Bahnareals soll begeh- und für Fahrräder befahrbar ausgebaut werden.

5.4.18 Brugg, Altenburg / Bodenacker: Erhalt historischer Strukturen, Erhalt Naherholungsgebiet

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten



Abbildung 33:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Altenburg / Bodenacker weist eine sehr heterogene Baustruktur auf. Zum einen soll der Fokus auf den Erhalt und Schutz des Gebiets Altenburg (Prüfung Umzonung in Kernzone) und des Arbeiterhausquartiers "Neuquartier" gelegt werden. In Altenburg soll zudem der Dorfplatz bzw. ein Quartierzentrum geschaffen werden. Zum anderen sollen die bestehenden Überbauungen im Gebiet Bodenacker aufgewertet und die Reserven in hoher Dichte bebaut werden. Im Zusammenhang mit der Innenentwicklung steigen die Anforderungen an einen qualitativ hochwertigen Aussenraum. Hierzu sind Synergien Freiraum – Quartierzentrum – Schulhaus zu suchen. Die Siedlungsränder sind qualitätsbewusst auszugestalten.

Der Bedarf an Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen ist zu klären. Die Familiengärten an diesem Standort sind beliebt und sollen erst bei grosser Notwendigkeit aufgehoben oder verschoben werden. Den prägenden Landschaftsraum zwischen dem heutigen Siedlungsrand und dem Schwimmbad gilt es als wichtigen Naherholungsraum zu erhalten. Der angrenzende Abenteuerspielplatz ist ein wichtiger und beliebter Spielplatz und soll ebenfalls erhalten bleiben.

Die Auswirkungen einer verbesserten Erschliessung der Schacheninsel (Steg über die Aare) müssen im grossflächigen Kontext sorgfältig geprüft werden. Eine Abwägung der Folgen für den wichtigen Lebensraum bzw. allfällige Entlastung vom Nutzungsdruck für andere Flusslebensräume hat zu erfolgen.

Zur Erhöhung der Wohnqualität soll im gesamten Quartier die Umsetzung von Tempo 30 geprüft werden, wobei auch die Schöneeggstrasse einbezogen und mit baulichen Massnahmen verkehrsberuhigt wird. Betriebliche Massnahmen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr auf der Habsburgerstrasse und parallelen Strassen sind zudem vorzunehmen.

5.4.19 Brugg, Umiken: Pflege der dörflichen Strukturen

Handlungsfelder / Entwicklungsabsichten

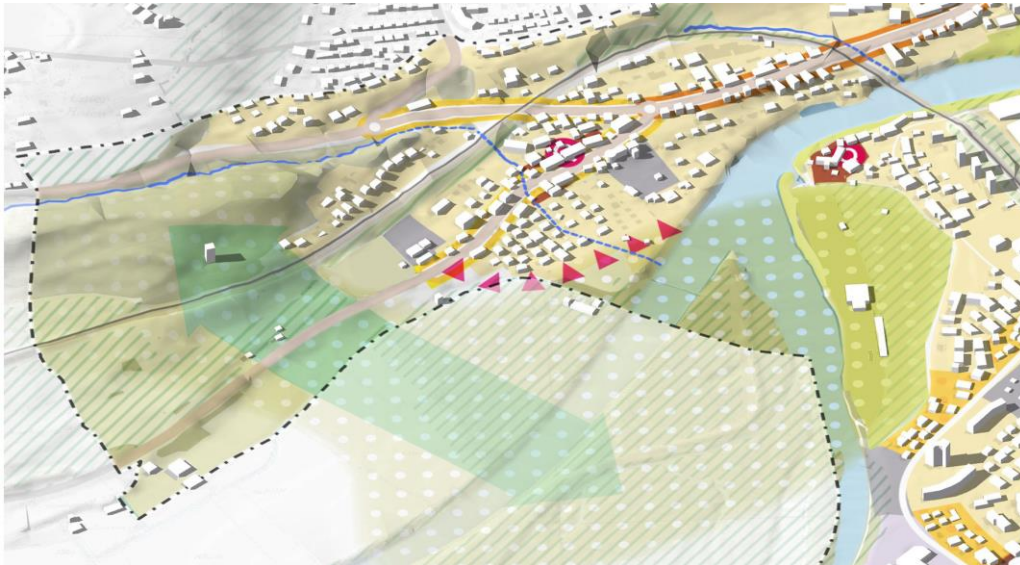


Abbildung 34:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Das Quartier Umiken verfügt über keine wesentlichen Bauzonenreserven mehr. Der Fokus liegt daher auf einer qualitativen Entwicklung des Dorfkerns und der Aufwertung des Quartierzentrums. Damit verbunden ist eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Baslerstrasse unter Einbezug der Gebäude der ersten Bautiefe. Zur Erhöhung der Wohnqualität soll auf den Quartierstrassen eine Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Zudem gilt es, die Verbindungen für den Fuss und Radverkehr ins Zentrum attraktiver zu gestalten.

Östlich der Schule ist zu prüfen, ob die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen als solche noch benötigt wird oder für Wohnen umgenutzt werden kann.

Auf Quartierstrassen wird die Umsetzung von Tempo 30 geprüft.

Das Aufwertungspotenzial bzw. das Sichtbarmachen des Umiker Dorfbachs ist zu prüfen.

5.5 Bildungszentrum und Wirtschaftszentrum mit überkantonaler Ausstrahlung

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH ist ein Bildungszentrum und ein starker Wirtschaftsstandort für den ganzen Kanton und den Metropolitanraum Zürich.

Mit dem Campus erlangt der RAUM BRUGG WINDISCH einen zentralen Platz in der Nordwestschweizer Bildungslandschaft. Es gilt, diese Stellung zu nutzen und weiterzuentwickeln sowie um den Bahnhof / Campus und Königsfelden den Bildungsstandort und Dienstleistungsschwerpunkt weiter auszubauen. Der kulturelle Schwerpunkt Vindonissapark wird gepflegt und gestärkt. Mit dem Standort des Technoparks Aargau in Brugg und Windisch wird das Bildungszentrum noch stärker unterstrichen.

Kleingewerbe soll bevorzugt in den Mischzonen entlang der Hauptachsen und in den Quartierzentren angesiedelt werden. Der Gewerbe- und Dienstleistungssektor soll erhalten und aktiv gefördert werden.

5.5.1 Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

Das RELB legt drei Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten fest, in denen attraktive Voraussetzungen für das Arbeiten geschaffen werden: das zentrumsnahe Gebiet Bahnhof / Campus / Königsfelden (Schwerpunkt im Bereich der Ansiedlung von Bildungs- und Dienstleistungsbetrieben), das Gebiet Rütene (Firmen mit hoher Wertschöpfung und Innovation) und das Gebiet Aegerte (Gewerbe und Handwerk).

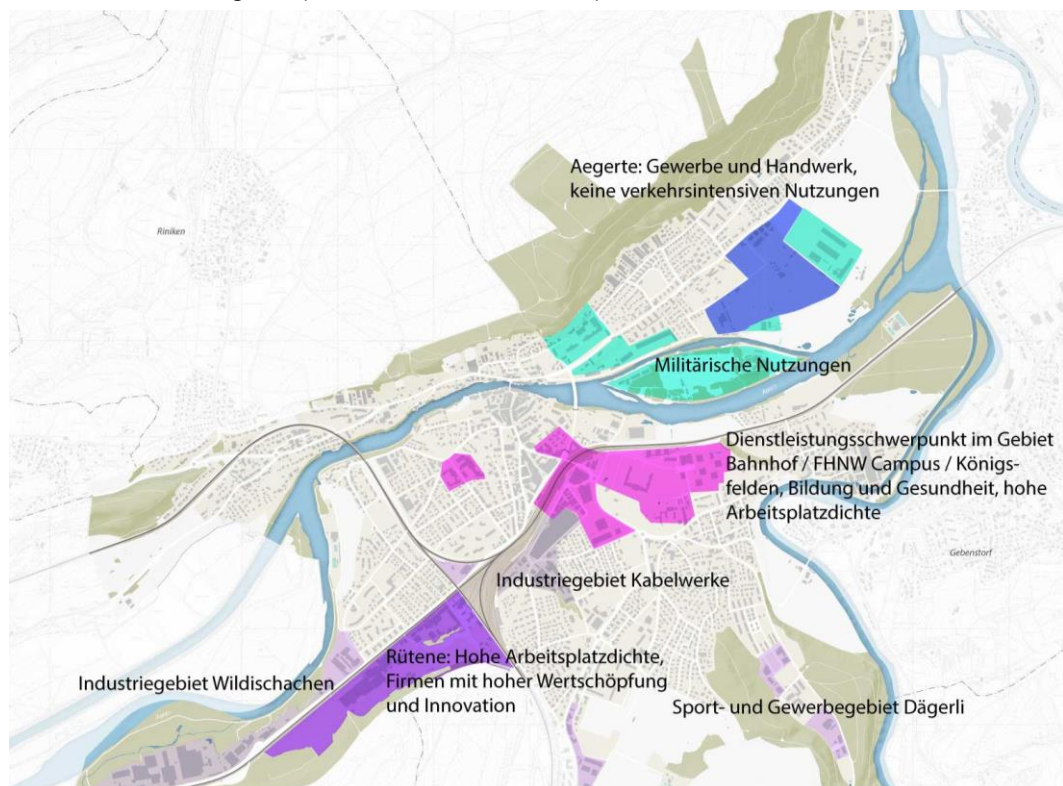


Abbildung 35:
Auszug RELB: Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

Dienstleistungsschwerpunkt im Gebiet Bahnhof / Campus / Königsfelden

Der Dienstleistungsschwerpunkt im Gebiet Bahnhof / Campus / Königsfelden stellt die Verbindung zwischen den zwei Zentrumsgebieten von Brugg und Windisch dar. Es besteht aus diversen Spezialzonen (Freiraum Königsfelden, Zone Königsfelden, Zone Campus) sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen und der Wohn-Gewerbezone. Das Gebiet gilt als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit, Bildung und Gesundheit für den RAUM BRUGG WINDISCH und soll weiterhin öffentlichen Nutzungen (Königsfelden, Campus), Dienstleistungs- sowie Büronutzungen dienen. Wichtige Grundlagen für die Weiterentwicklung des Gebiets sind die Umsetzung der Vision Mitte sowie der Masterplan Königsfelden. Der Park Königsfelden soll in seiner heutigen Form erhalten bleiben.

Ein bedeutendes Entwicklungspotenzial hat der Teilbereich zwischen Gaswerkstrasse und Geleise (Vision Mitte, Baufeld A), der noch nicht entwickelt wurde.



Abbildung 36:
Freiraum Königsfelden



Abbildung 37:
Zürcherstrasse mit Campus



Abbildung 38:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Arbeitsgebiet in der Rütene mit hoher Wertschöpfung

Das Gebiet Rütene enthält ein grosses Entwicklungspotenzial für Arbeitsplätze im RAUM BRUGG WINDISCH und soll zu einem Gebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte entwickelt werden (wertschöpfungsintensive Firmen). Das Gebiet liegt rund einen Kilometer vom Bahnhof Brugg entfernt und wird mit der neuen Südwestumfahrung über eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz verfügen. Durch diese markante Verbesserung der Erschliessung ergeben sich neue Perspektiven bezüglich der künftigen Nutzung des Areals sowie neue Möglichkeiten zur Aufwertung des gesamten Gebiets. Flächenintensive Nutzungen sollen ausgeschlossen werden.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügt den Ansprüchen eines Entwicklungsschwerpunktes nicht. Es sind deshalb Massnahmen zur besseren Erschliessung des Gebiets zu prüfen und einer Kosten-Nutzen-Betrachtung zu unterziehen (kurzfristig Verlegung Buslinie, neues Angebot, langfristig S-Bahnhaltestelle). Auch für den Radverkehr sind attraktive und direkte Verbindungen zu schaffen (v.a. von und zum Bahnhof).



Abbildung 39:
Gebiet Rütene



Abbildung 40:
Aarauerstrasse

Abbildung 41:
Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

Neuordnung und Erschliessung Gewerbegebiet Aegerte

Das Gebiet Aegerte weist die unterschiedlichsten Nutzungen und Zonierungen auf (Landwirtschaftszone, Freizeitzone, Freizeitzone mit Erschliessungsplanpflicht, Arbeitszone mit Erschliessungsplanpflicht) und bedarf einer Strukturierung und Neuordnung der Nutzungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts. Das Gebiet stellt aufgrund der grossen Baulandreserven ein hohes Potenzial für einen Entwicklungsschwerpunkt für gewerbliche Nutzungen dar. Im Gebiet Aegerte / Aufeld bietet sich zudem eine Erweiterung an. Allerdings ist die Erschliessung noch nicht abschliessend geklärt. Zudem kann eine Erweiterung an diesem Standort zu Mehrverkehr auf der Zurzacherstrasse, Neumarkt und Hauserstrasse führen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts sind insbesondere die Möglichkeiten zur Erschliessung des gesamten Gebiets unter Beachtung des Hochwasserschutzes auszuloten und zu definieren. Die militärischen Nutzungen im Bereich Wäspi (Zeughaus) sollen dabei in die Überlegungen einbezogen werden.

Im Nordöstlichen Bereich ist eine Arrondierung des Siedlungsgebiets für Arbeitsnutzungen sowie eine teilweise Umnutzung des Gebiets Müller matt- / Aegelmoo sstrasse und für Wohnnutzungen zu prüfen.



Abbildung 42:
Sportplätze Aegerte und Siedlung Hüslimattstrasse



Abbildung 43:
Landwirtschaftsgebiet Aegerte

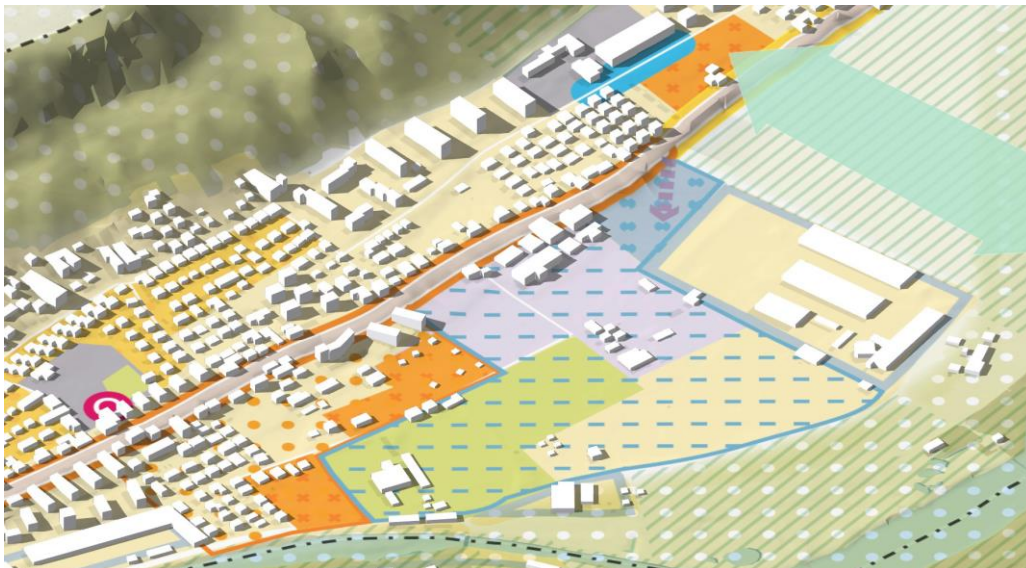


Abbildung 44: Auszug RELB (Legende siehe Kapitel 4)

5.5.2 Erhalt der bestehenden Gewerbegebiete

Die Gewerbegebiete Wildschachen und Dägerli liegen am Siedlungsrand. Sie sollen in ihrer heutigen Nutzung erhalten bleiben; die Neuansiedlung von grösseren Einkaufsnutzungen wird ausgeschlossen.

Das Areal Kabelwerke ist ebenfalls als wichtiger, zentraler Arbeitsstandort zu erhalten. Bei der Weiterentwicklung ist insbesondere auf eine sorgfältige Abstimmung mit den benachbarten Wohnnutzungen zu achten. Unter Einbezug der Grundeigentümer ist die Erschliessung zu verbessern.

5.5.3 Militärstandorte

Die Gemeinden setzen sich für den Erhalt des Rekrutierungszentrums und des Waffenplatzes Brugg ein. Auch der Erhalt der weiteren Militärstandorte im RAUM BRUGG WINDISCH soll gewährleistet werden. Zurzeit sind deshalb keine Umzonungen oder Zusammenlegungen der unterschiedlichen Standorte vorgesehen. Die Gemeinden setzen sich jedoch auch zu einem späteren Zeitpunkt aktiv für die Umnutzung freierwerdender Areale ein.



Abbildung 45:
Militärstandort Kaserne



Abbildung 46:
Militärstandort Zeughausareal Brugg

6 Verkehr

6.1 Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH ermöglicht und fördert ein umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten, effiziente Verkehrsmittel und ein Verkehrssystem der kurzen Wege.

Die Zunahme des motorisierten Verkehrs belastet die Umwelt und den öffentlichen Raum innerhalb des Siedlungsgebiets. Verkehr braucht zudem Platz: Wie untenstehende Abbildung zeigt, benötigt der motorisierte Individualverkehr weitaus am meisten Platz; insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h, da die Abstände zwischen den Fahrzeugen mit zunehmender Geschwindigkeit deutlich grösser werden müssen.

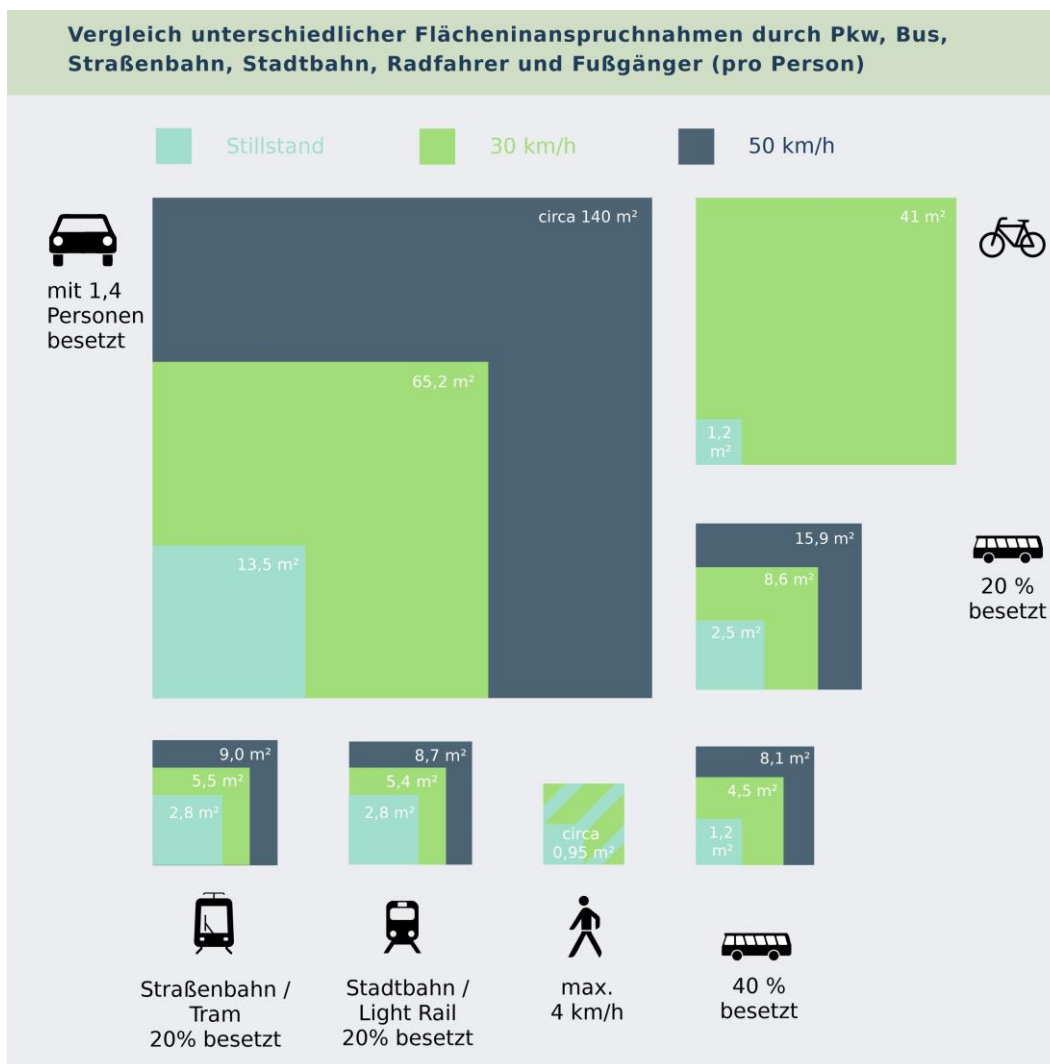


Abbildung 47:
Platzbedarf der Verkehrsmittel
(Martin Randelhoff, www.zukunft-mobilitaet.net)

Die Ressourcen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden zunehmend knapper. Bei gleichem Platzbedarf können mit der Bahn deutlich mehr Personen pro Stunde transportiert werden als mit dem Privatauto. Auch der Fussverkehr entpuppt sich unter diesem Aspekt für kurze Strecken als sehr effiziente Verkehrsform. Um die Erreichbarkeit des RAUMS BRUGG WINDISCH mit den vorhandenen Ressourcen zu erhalten und punktuell zu verbessern, gilt es daher, effiziente Verkehrsmittel zu fördern.

Der Verkehr kann nie isoliert betrachtet werden. Verkehrsprojekte sind stets in Abstimmung mit der Siedlung zu planen und mit den regionalen und kantonalen Zielen und Strategien abzustimmen. Gleichzeitig ist mit raumplanerischen Instrumenten auf Konflikte zu reagieren (z.B. Lärmbelastung durch Auto und Bahn).

6.1.1 Förderung effizienter Verkehrsmittel

Durch die Bereitstellung eines dichten, direkten und sicheren **Fuss- und Radwegnetzes** werden der Fuss- und Radverkehr gefördert und sein Anteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vergrössert. Ausserdem sind **Bus und Bahn** als effiziente Verkehrsträger zu stärken.

Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen wird der **motorisierte Verkehr** innerhalb des Siedlungsgebiets auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt. Das erhöht die Verkehrssicherheit, verringert die Lärmemissionen und reduziert die Trennwirkung der Strassen sowie den Raumbedarf – das sind wichtige Faktoren, die zur Attraktivitätssteigerung für alle Verkehrsteilnehmenden und Bewohner beitragen.

In Zentrumsgebieten und Wohnquartieren wird durch betriebliche und gestalterische Massnahmen ein auf gegenseitige Rücksichtnahme basierendes Verkehrsverhalten gefördert (**Koexistenz**). Das gewährleistet, dass der öffentliche Raum besonders für Kinder (Schulweg) und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sicher und einfach begehbar ist.

6.1.2 Prinzip der kurzen Wege

Ein gezielter Nutzungsmix, eine bequem und sicher erreichbare Infrastruktur (Läden, Schulen, Freizeitangebote) und attraktive Quartierzentren halten die Wege, die täglich für Arbeit, Schule, Einkaufen und Freizeit unternommen werden, möglichst kurz, so dass sie mehrheitlich zu Fuss oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. **Verkehr kann so vermieden bzw. umverteilt werden.**

6.1.3 Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement

Durch die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement kann der Anteil des Fuss-, Rad- und des öffentlichen Verkehrs massgeblich erhöht werden.

Brugg und Windisch koordinieren Mobilitätsmassnahmen gemeindeübergreifend und bieten – in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil – Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität an:

- Mobilitätsberatung für Bevölkerung und Besuchende, z.B. Radroutenpläne, Mobility-Standorte, Busfahrpläne, Neuzuzüger-Set, Radtouren etc.
- Mobilitätsberatung für Unternehmen: Brugg und Windisch treten aktiv in Kontakt mit Unternehmen und beraten sie in der Umsetzung des Mobilitätsmanagements in Betrieben. Dafür arbeiten sie mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil zusammen.
- Einbezug in Planungen: Bei Planungen, die Verkehr und Mobilität betreffen, wird ein Mobilitätsmanagement einbezogen.
- Durch Kampagnen, Events und regelmässige direkte und innovative Kommunikationskanäle schaffen Brugg und Windisch das Bewusstsein für den Nutzen und die Notwendigkeit einer nachhaltigeren Mobilität.



Abbildung 48:
Plakate der Kampagne "Kopf an Motor aus – für Null CO2 auf Kurzstrecken"



Abbildung 49:
Ausschnitt der Website www.badenmobil.ch



Abbildung 50:
Ausschnitt aus dem Mobilitätsfächer, einer Bro-
schüre mit Infos rund um das Thema Mobilität
(www.badenmobil.ch)

6.1.4 Parkierung

Parkierungskonzept

Im Rahmen eines Parkierungskonzepts wird die Parkierung im öffentlichen Raum überprüft und bei Bedarf punktuell neu organisiert. Bestandteile des Konzepts sind folgende Themen:

- Lage und Anordnung
- Parkplatzbewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen)
- Parkleitsystem

Industrie, Gewerbe und Dienstleistungstreibende sowie weitere Betroffene werden in die Erarbeitung einbezogen.

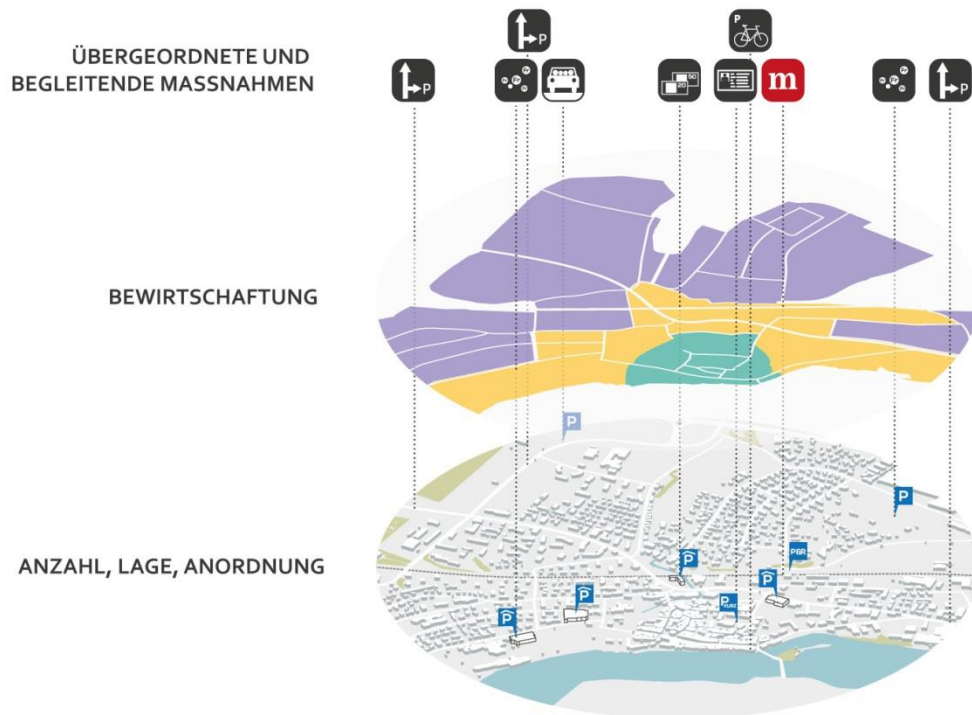


Abbildung 51:
Mögliche Bestandteile eines Parkierungskonzepts

Parkplatzerstellungspflicht

Gemäss Bauverordnung §43 ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Diese legt die minimale und maximale Parkplatzanzahl fest.

Die Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht erfolgt einerseits, wenn sich ein Konflikt mit wichtigen öffentlichen Interessen ergibt (z.B. Ortsbildschutz und Verkehrssicherheit). Andererseits können auf nutzungsplanerischem Weg bestimmte Gebiete von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreit oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagt werden. Dies ist dann möglich, wenn das Strassennetz den durch die Erstellung von Parkfeldern verursachten zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen vermag oder – insbesondere in Zentren grosser Gemeinden und in stark belasteten Gebieten – zum Schutz vor den Auswirkungen des Verkehrs.

In der Bau- und Nutzungsordnung und evtl. im Parkierungsreglement werden die Rahmenbedingungen für eine Reduktion der Parkplatzzahl gemäss obenstehenden Erläuterungen geschaffen. Zudem wird auch die Anzahl der zu erstellenden Fahrradabstellplätze und deren Ausgestaltung festgelegt.

6.2 Motorisierter Individualverkehr, Strassen

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH zeichnet sich aus durch ein betrieblich optimiertes Verkehrsnetz und gut gestaltete, funktionsgerechte Strassenräume.

6.2.1 Dimensionierung und Gestaltung von Strassen

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Sie sind die Basis für das angestrebte, hierarchisch aufgebaute Strassennetz. Innerhalb gewachsener Strukturen ist jedoch eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich. Grundsätzlich kann zwischen folgenden Kategorien unterschieden werden:

Kategorie	Funktion	Bemerkung
Hochleistungsstrasse (HLS)	Durchleiten, Verbinden	Autobahnen und Autostrassen, in der Regel Hoheit des Bundes
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Durchleiten, Verbinden	Ja nach Lage (ausserhalb / innerhalb von Siedlungsgebieten können unterschiedliche Funktionen übernommen werden)
Verbindungsstrasse (VS)	Verbinden	Ausserhalb des Siedlungsgebiets
Sammelstrasse (SS)	Sammeln, Erschliessen	Innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Haupt- und Quartiersammelstrassen
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliessen	Innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Quartierserschliessungs-, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswegen

Bei der Dimensionierung und Gestaltung der Strassen ist stark auf die unterschiedlichen Nutzergruppen, die angrenzende Bebauung sowie die definierte Funktion der Strasse einzugehen. Das Strassennetz im RAUM BURGG WINDISCH wird gemäss Plan im Anhang den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Punktuell sind die Funktionen im Rahmen des Massnahmenteils des KGV zu überprüfen (Quartiere Klosterzelg und Reutenen). Die Strasseneinteilung ist auf dem Teilplan Verkehr im Anhang ersichtlich.

Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet

Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet dienen der Verbindung von Kantonsteilen und Kantonen untereinander oder mit dem Ausland. Verkehrsbeziehungen finden vor allem in Längsrichtung und punktuell bei Querungs- und Abbiegemanövern statt. Die meisten Hauptverkehrsstrassen in Brugg und Windisch weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf. Der Radverkehr wird in der Regel auf der Fahrbahn geführt. Massnahmen wie Radstreifen und Ab- und Einbiegehilfen sind daher notwendig. Für Fussgänger sind beidseitig geschützte Gehbereiche wichtig, die trotz hohem Verkehrsaufkommen ein angenehmes Begehen ermöglichen. Fussgängerstreifen sollten in der Regel mit Schutzinseln versehen werden. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können je nach Situation als Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten ausgestaltet werden (Busbevorzugung). Je nach

Strassenraumcharakter und Dimensionierung sollen Baumreihen oder Alleen geprüft werden.



Abbildung 52:
Zürcherstr. zw. Dorfzentrum Windisch / Campus



Abbildung 53:
Aarauerstrasse Brugg

Hauptverkehrsstrassen im Zentrumsbereich

Aufgrund der vielseitigen Ansprüche und der oft engen Platzverhältnisse in Zentrumsbereichen ist genau abzuwägen, welchen Verkehrsteilnehmenden oder Nutzenden auf den Hauptverkehrsstrassen in Zentrumsbereichen wie viel Fläche zugeteilt wird. Die im Zentrum von Brugg (Aarauerstrasse, Bahnhofplatz) sind sehr verkehrsorientiert gestaltet und auf die Durchleitungsfunktion des motorisierten Verkehrs ausgerichtet. Dieser Funktion ist Rechnung zu tragen, der Verkehr soll aber auf einem tieferen und siedlungsverträglicheren Geschwindigkeitsniveau abgewickelt werden. So lassen sich attraktive Flächen wie Plätze und Vorzonen als Begegnungs- und Verweilorte schaffen, die durch Fussgänger und Radfahrer angenehm und sicher erreichbar und befahrbar sind. Der Strassenraum soll einen Bezug zu den angrenzenden Gebäuden aufweisen, beispielsweise eine gute Erschliessung (Hauszugänge usw.) oder attraktive Vorzonen (Adressbildung). Die Querbarkeit der Strasse für Fussgänger, aber auch für abbiegende Fahrräder und Autos soll mittels geeigneter Massnahmen erleichtert und sicherer werden. Gesamthaft sind die in einem lebendigen Zentrum vielfältigen Verkehrsbeziehungen längs und quer zur Strassenachse gleichwertig zu ermöglichen. Im Zentrum von Windisch wurde dieser Zielsetzung mit der Umgestaltung der Zürcherstrasse bereits zu grossen Teilen Rechnung getragen.



Abbildung 54:
Schwarzenburgerstrasse im Zentrum Köniz
(Tempo 30, ca. 18'000 DTV)



Abbildung 55:
St. Gallerstrasse im Zentrum, Gossau SG

Verbindungsstrassen

Verbindungsstrassen befinden sich in der Regel ausserhalb oder am Rand des Siedlungsgebiets und verbinden einzelne Siedlungen oder Quartiere miteinander. Verkehrsbeziehungen finden vor allem in Längsrichtung statt, der Radverkehr wird getrennt oder auf einem Radstreifen geführt. Sichere Querungen für den Fuss- und Radverkehr müssen gewährleistet werden. Fussgängerquerungen sollten mit Schutzinseln ausgestattet sein. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.



Abbildung 56:
Villnacherstrasse ausgangs Umiken



Abbildung 57:
Mülligerstrasse Windisch

Sammelstrassen

Sammel- und Erschliessungsstrassen bilden zusammen das kommunale Strassennetz. Sammelstrassen können das gleiche Verkehrsaufkommen aufweisen wie weniger stark belastete Hauptverkehrsstrassen. In diesen Fällen sind spezielle Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr (Radstreifen, Schutzinseln usw.) zu treffen. In den meisten Fällen geht die Belastung aber nicht über einen DTV von 5'000 Fzg hinaus. Bushaltestellen von Lokalkursen werden daher als Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Auf Schutzinseln an Querungsstellen kann infolge des geringen DTV meist verzichtet werden. Für die meisten Haupt- und alle Quartiersammelstrassen soll die Umsetzung von Tempo 30 geprüft werden. Bei einer Umsetzung von Tempo 30 wird in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet. Der Radverkehr wird ohne weitere Massnahmen im Mischverkehr geführt. Es gilt das Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.



Abbildung 58:
Hauptsammelstrasse:
Badstrasse Brugg



Abbildung 59:
Quartiersammelstrasse:
Klosterzelgstrasse Windisch



Abbildung 60:
Birchstrasse in Zürich



Abbildung 61:
Dorfstrasse in Unterengstringen

Erschliessungsstrassen

Ihrem Namen entsprechend übernehmen diese Strassen die Erschliessung der angrenzenden Grundstücke. In Windisch sind sie Bestandteil der Tempo-30-Zonen, in Brugg ist dies gemäss Teilplan Motorisierter Individualverkehr zu prüfen. Erschliessungsstrassen sind oft Netzteile von Schul- und Freizeitwegen und werden von weniger geübten Fussgängern und Radfahrern genutzt. Betrieblich ist die Fahrbahn vom Gehbereich getrennt und Automobilisten haben Vortritt. Die Abgrenzungen können aber sehr dezent über einen leichten Kantenanschlag oder eine Rinne ausgestaltet werden. Um eine tiefe Fahrgeschwindigkeit zu erreichen, ist die Fahrbahn schmal zu dimensionieren und bei Bedarf mit verkehrsberuhigenden Elementen zu versehen. Wichtige Querungsstellen müssen als "Mischflächen" gestaltet sein, um ein Verhalten in Koexistenz zu ermöglichen. Je nach Verkehrsbelastung kann auf einen separaten Gehbereich verzichtet werden. Diese Strassen dienen auch als Begegnungsorte und Spielflächen.



Abbildung 62:
Erschliessungsstrasse



Abbildung 63:
Mischfläche an wichtiger Querungsstelle

Für die Erschliessung des Industrieariels Brugg Kabelwerke müssen die Strasseneinteilungen überprüft werden. Die Grundeigentümer sollen sich bei Planung, Neubau oder Erweiterung von Erschliessungsstrassen beteiligen.

6.2.2 Hauptachsen: Einbezug 1. Bautiefe

Die Hauptachsen in Brugg und Windisch haben einerseits eine wichtige verkehrliche Funktion als Hauptverkehrs- bzw. Verbindungsstrassen, als Achsen des öffentlichen Verkehrs sowie zum Teil als Hauptrouten des Radverkehrs, andererseits bieten diese Gebiete aufgrund der guten Erschliessung grosses Potenzial für eine bauliche Verdichtung zu Mischgebieten. Die Hauptachsen weisen heute meist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Ihren vielfältigen Nutzungsansprüchen werden sie nur bedingt gerecht, da ihre Gestaltung vor allem auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet ist.

Durch betriebliche und gestalterische Massnahmen werden die Hauptachsen künftig – wo nötig – gemäss Kapitel 6.2.1 aufgewertet. Wesentliche Elemente sind dabei:

Hauptachsen im Siedlungsgebiet

- Einbezug der ersten Bautiefe sowie der privaten Vorbereiche bei Strassenprojekten
- Miteinander der unterschiedlichen Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Beziehungen (längs, quer)
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Verkehrsmanagement, um Stauerscheinungen in weniger sensible Bereiche, d.h. ausserhalb des Siedlungsgebiets, zu verlagern (siehe Kapitel 6.2.5)
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden



Abbildung 64:
Seftigenstrasse, Köniz



Abbildung 65:
Bernstrasse, Zollikofen

Die Voraussetzungen und Anforderungen an die einzelnen Strassen unterscheiden sich im Detail zum Teil sehr stark und sind daher differenziert und unter anderem nach folgenden Grundsätzen zu beplanen:

Aarauerstrasse

- Rückstaus auf der Aarauerstrasse im Zusammenhang mit den Bahnquerungen und den Erschliessungen Gewerbegebiet Süd heute zum Teil problematisch
- Oberirdische Querung für Zufussgehende zum Teil schwierig
- Mit dem Bau der Südwestumfahrung wird auch die Erschliessung für den MIV verbessert. Durch Abbiegespuren bei Bahnübergängen auf der Aarauerstrasse können Ausstellbereiche geschaffen und Rückstaus bei Barrierschliessungen minimiert werden.
- Berücksichtigung der Querungsbedürfnisse von Zufussgehenden
- Minimierung der Belastung der angrenzenden Siedlungsgebiete (Bodenacker)

Baslerstrasse

- Aufwertung der Seitenbereiche für den Fussverkehr und als Aufenthaltsbereiche, Trennwirkung reduzieren
- Einbezug der ersten Bautiefe, Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden

Zurzacherstrasse

- Einbezug der ersten Bautiefe, Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden, insbesondere zwischen Zurzacherstrasse und Langmattstrasse
- Betriebliche und gestalterische Massnahmen zur Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
- Verbesserung der Querbeziehungen für den Fuss- und Radverkehr (Reduktion Trennwirkung)

Reinerstrasse

- Betriebliche und gestalterische Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeiten
- Siedlungsverträgliche Gestaltung (Wohnquartier)
- Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr

Mülligerstrasse

- Wichtige Verbindung zu Sport- und Freizeitanlagen, Naherholung
- Aufwertung für den Fuss- und Radverkehr (Längs- und Querbeziehungen) im Siedlungsgebiet, Reduktion Geschwindigkeiten MIV (Tempo 50) durch bauliche und betriebliche Massnahmen

Zürcherstrasse

- Einbezug der ersten Bautiefe im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung
- Aufwertung der Seitenbereiche für den Fussverkehr und als Aufenthaltsbereiche; den Zufussgehenden soll ein sicheres und komfortables Queren ermöglicht werden (Reduktion Trennwirkung)
- Busbevorzugung, Gewährleisten eines fahrplanstabilen Betriebs

Hauserstrasse

- Busbevorzugung, Gewährleisten eines fahrplanstabilen Betriebs
- Einbezug der ersten Bautiefe, Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden
- Aufwertung der Seitenbereiche als Aufenthaltsflächen, v.a. im Bereich Habsburg- / Chapfstrasse (Quartierzentrum)
- Quer- und Längsbeziehungen für den Fuss- und Radverkehr verbessern, Trennwirkung reduzieren, parallele Fuss- / Radachse auf Erschliessungsstrassen aufwerten und gut signalisieren
- Betriebliche und gestalterische Massnahmen zur Reduktion von Lärm- und Luftbelastung

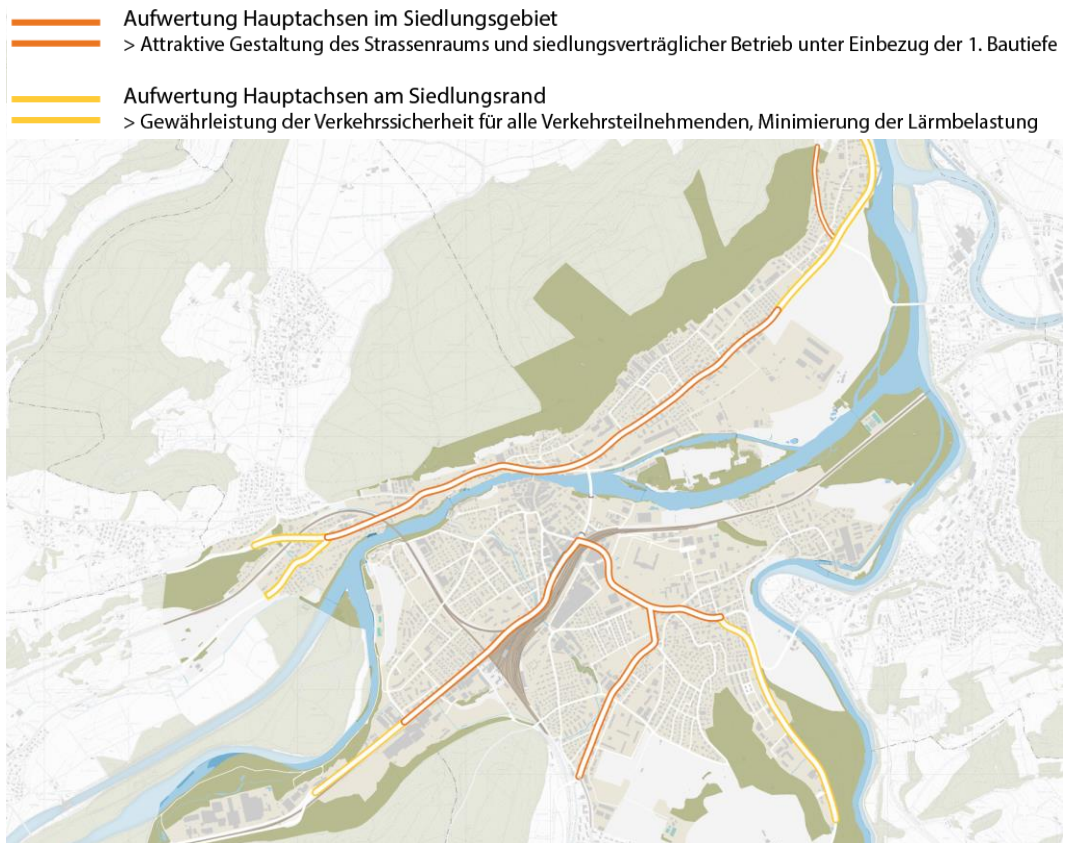


Abbildung 66:
Aufwertung Hauptachsen

6.2.3 Übergeordnete Planungen / Umfahrungen

Auf kantonaler Ebene werden zurzeit verschiedene Projekte vorangetrieben, welche die Verkehrssituation im RAUM BRUGG WINDISCH beeinflussen:

Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE)

Als Nachfolgeprojekt des Baldeggtunnels werden vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) neue Lösungen für die Grossregion Baden, Brugg und Unteres Aaretal erarbeitet, mit dem Ziel, die Agglomerationen Brugg und Baden vom Verkehr zu entlasten sowie das Untere Aaretal besser an die Nationalstrasse anzubinden.

Verkehrserhebungen und Analysen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass die Verkehrsbelastungen in den Agglomerationen zu einem grossen Teil regional verursacht werden und der Durchgangsverkehr im Vergleich zum hausgemachten Verkehr oft eine untergeordnete Bedeutung hat. Neue Strassenbauprojekte sollen deshalb auch den örtlichen Verkehr aufnehmen können. Das Projekt OASE bezieht alle Verkehrsträger ein und zeigt neben Entlastungsvarianten für den MIV auch Lösungen für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Radverkehr.

Die Zielmatrix für den Zeithorizont 2040 sieht für die Kernstadt Brugg Windisch Folgendes vor:

- Siedlung: Trennwirkung reduzieren, Aufenthaltsqualität verbessern
- Wirtschaft: Erreichbarkeit ESP Vision Mitte und Brugg West mit möglichst wenig Beeinträchtigung durch MIV-Durchgangsverkehr sicherstellen
- Landschaft: Fragmentierung der Landschaft nicht vergrössern, Erholungsräume sichern
- Motorisierter Individualverkehr: Entlastungswirkungen Verkehrsmanagement sichern, geringe Störungen innerhalb Dosier-Perimeter, weitere Teilentlastungen durch Verkehrsverlagerung des Durchgangsverkehrs
- Öffentlicher Verkehr: Kapazität ÖV auf höhere Nachfrage ausrichten, Zuverlässigkeit sichern, Tangentialverbindungen anbieten, Anbindung an Fernverkehr sichern / verbessern
- Radverkehr: Schnittstellen ÖV ausbauen (v.a. Abstellanlagen), Durchgängigkeit und Attraktivität Radachsen / Netzdichte erhöhen
- Fussverkehr: Netzdichte sowie Sicherheit öffentlicher Raum erhöhen, insbesondere bei Umsteigeanlagen

Zum Zeitpunkt der RELB-Erarbeitung liegen noch keine ausgearbeiteten Massnahmen vor, eine Abstimmung kann daher nur bedingt stattfinden. Das RELB entspricht aber grundsätzlich der Stossrichtung und den Zielen des Projekts OASE.

Südwestumfahrung

Die Südwestumfahrung Brugg soll das Zentrum von Brugg-Windisch vom Durchgangsverkehr entlasten und den Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch an das übergeordnete Nationalstrassennetz anbinden.

Die Südwestumfahrung Brugg (Kantonsstrasse K 128) erstreckt sich vom Autobahnzubringer Hausen bis zur Aarauerstrasse in Brugg und umfasst auch die neue Querverbindungsstrasse K 401, die als Ersatz für die Unterwerkstrasse von der Südwestumfahrung zur Aarauerstrasse führt.

Die Südwestumfahrung Brugg steht in einem grossräumigen verkehrlichen Zusammenhang. In der Region Brugg-Windisch-Baden geht es vor allem um eine optimale Lösung des Verkehrs aus dem unteren Aaretal und vom westlichen Aaretal Richtung Schweizer Mittelland. Dies gelingt nur mit einer Gesamtlösung, die etappiert realisierbar ist und aus den folgenden aufeinander abgestimmten Elementen besteht:

- Südwestumfahrung Brugg
- Verkehrsmanagement Brugg Regio
- Nordumfahrung Windisch
- Ostaaargauer Strassenentwicklung (OASE)

Nordumfahrung Windisch

Die Nordumfahrung Windisch ist ebenfalls im kantonalen Richtplan enthalten und soll eine bessere Entlastung der Hauserstrasse in Windisch ermöglichen. Da die Wirkung und die Zweckmässigkeit der Umfahrung stark von den Ergebnissen und Massnahmen des Projekts OASE abhängig sind, wird das Projekt zurzeit nicht vorangetrieben.

Auswirkungen der Umfahrungen auf den Verkehrsfluss (ohne OASE)

Gemäss Verkehrsmodellberechnungen und Prognosen des Kantons bis ins Jahr 2025 ist mit folgenden Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu rechnen:

- Die Verkehrsmenge nimmt generell zu, sie verteilt sich räumlich aber etwas anders.
- Durch die Südwestumfahrung Brugg wird auf der K112 (Aarauerstrasse) westlich vom Zentrum nur eine leichte Verkehrsabnahme erwartet. Im Zentrum von Brugg (Höhe Bahnhof) nimmt die Verkehrsmenge gemäss Modell zu.
- Die Entlastung der K112 (Aarauerstrasse) kann durch die Nordumfahrung Windisch leicht verstärkt werden.
- Sowohl die K117 (Zürcherstrasse) als auch die K118 (Hauserstrasse) werden durch die Südwestumfahrung allein nicht entlastet. Mit der Nordumfahrung Windisch kann eine leichte Entlastung erreicht werden.

Die beiden Projekte sind in die Planungen im RAUM BRUGG WINDISCH einzubeziehen. Die unterschiedlichen Zeithorizonte sind zu berücksichtigen.

6.2.4 Verkehrsberuhigung

In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit einem hohen Anteil an Fuss- und Radverkehrsfrequenz haben hohe Geschwindigkeiten des MIV ein grosses Gefahrenpotenzial. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV mittels Zonensignalisation (Tempo 30 oder Begegnungszonen) können das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Hauptsächlich positive Effekte von T30 / Begegnungszonen sind:

- Erhöhte Lebensraum- und Wohnqualität
- Verringerte Verletzungsgefahr
- Kürzere Anhaltewege
- Verringerter Treibstoffverbrauch
- Reduzierte Lärmbelastung
- Reduktion von Schleichverkehr

In Windisch sind bereits heute alle Strassen mit Ausnahme der Hauptverkehrsstrassen in **Tempo 30 Zonen** integriert. Die Einführung dieses Prinzips soll auch in Brugg geprüft werden (siehe Teilplan MIV im Anhang). Die Umsetzung erfolgt auf Basis eines Gesamtkonzepts, wo nötig werden bauliche Massnahmen umgesetzt. Durch regelmässige Geschwindigkeitsmessungen wird geprüft, ob die Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen und wo Optimierungsbedarf besteht.

An Orten mit hohen Fussgänger- und Radfahrerfrequenzen (Zentren und Quartierzentren, ausgenommen Hauptverkehrsstrassen) wird der Strassenraum gestalterisch aufgewertet mit dem Ziel, attraktive platzartige Begegnungsorte und Begegnungszonen zu schaffen. Es gilt das Prinzip der Koexistenz.



Abbildung 67:
Tempo 30 Zone in Muttenz BL



Abbildung 68:
Begegnungszone in Wald ZH

Bei Schulen werden – wo nicht bereits eingeführt – **Fahrverbote** geprüft, um Durchgangsverkehr zu vermeiden und ein sicheres, attraktives Schulumfeld zu gewährleisten.



Abbildung 69:
Fahrverbot resp. Aufhebung der Verbindung für
den MIV beim Schulhaus Chapf in Windisch



Abbildung 70:
Aufhebung der Verbindung für den MIV bei
der Primarschule Stapfer

6.2.5 Verkehrsmanagement

Für die Region Brugg / Windisch wurde im Jahr 2010 ein Verkehrsmanagement-System entwickelt, das die folgenden Ziele verfolgt¹:

- Handlungs- und Entwicklungsspielräume im Regionalzentrum Brugg / Windisch sollen erhalten bleiben.
- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Siedlungsgebiet sollen reduziert werden, insbesondere sind Stausituationen weitgehend zu vermeiden. Nicht vermeidbarer Stau soll ausserhalb des Siedlungsgebiets verlagert werden.
- Mit der Verflüssigung des Strassenverkehrs sollen Beeinträchtigungen des Busverkehrs vermieden werden.
- Schleich- und Ausweichverkehr soll vermieden werden.
- Die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems soll optimiert werden.

Es wird davon ausgegangen, dass im Zentrumsbereich mit verschiedenen Massnahmen eine Leistungssteigerung von ca. 7% möglich ist. Diese Reserve soll zur Erreichung der oben genannten Ziele dienen, das unkontrollierte Nachfliessen des Verkehrs von aussen soll mittels Steuerungen verhindert werden.

Bei der Umsetzung des Verkehrsmanagements Brugg Regio ist für die Erreichung der Ziele des Entwicklungsleitbilds speziell auf folgende Punkte zu achten:

- Bei der Festlegung der Belastbarkeit des Strassennetzes sind alle Verkehrsteilnehmenden (neben MIV auch Fuss- und Radverkehr sowie ÖV) gleichwertig zu berücksichtigen sowie die Auswirkungen des Verkehrs auf die Siedlung (Lärm- und Luftschadstoffemissionen) zu beachten.
- Es ist darauf zu achten, dass eine Leistungssteigerung des Strassennetzes im Zentrum nicht zu Lasten der Aufenthaltsqualität oder eines diesbezüglichen Spielraums geht.
- Dem Fuss- und Radverkehr ist neben dem ÖV generell eine hohe Priorität einzuräumen. Das lückenlose Netz für diese Verkehrsträger muss in die Umsetzung des Verkehrsmanagements einbezogen werden.

¹ Kanton Aargau, Verkehrsmanagement Brugg Regio, Synthesebericht, Januar 2010

6.3 Öffentlicher Verkehr

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH entwickelt ein effizientes und zweckmässiges ÖV-Angebot.

6.3.1 Netzbildung

Die Gemeinden sind mit der Bahn gut erschlossen und haben attraktive Verbindungen in die wichtigen überregionalen Zentren. Der Bahnhof Brugg ist mit Abstand der wichtigste Zielort der Region. Die Infrastruktur am Bahnhof stösst in Spitzenzeiten zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Überlegungen zur Kapazitätserweiterung werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemacht.

Alle Buslinien haben daher eine wichtige Zubringerfunktion zum Zentrum. Das Netz des öffentlichen Verkehrs wird künftig nach folgenden Grundsätzen weiterentwickelt:

Die **regionalen Linien** bilden als Achsen die Grundstruktur des Busnetzes

- mit direkten, "schnellen" Routen
- auf bestehenden Hauptachsen / -strassen
- mit guter Erschliessungswirkung.

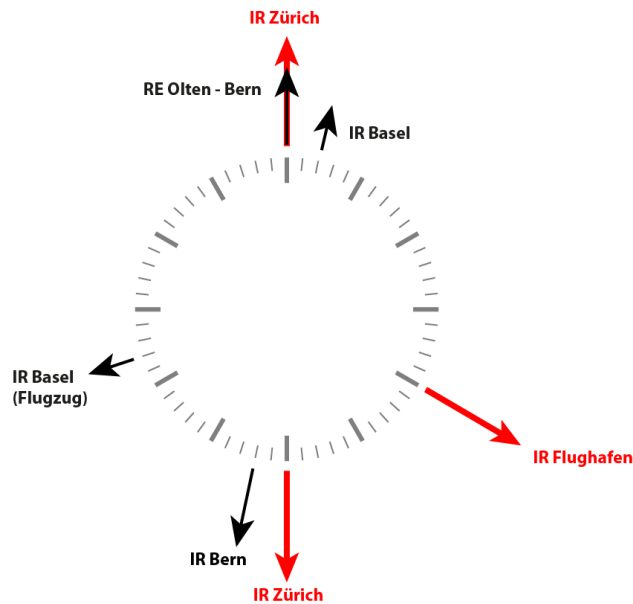
Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Hauptstrassen können Anschlüsse an die Bahn heute nicht immer gewährleistet werden. Der öffentliche Verkehr muss daher künftig durch Verkehrsmanagement-Massnahmen, betriebliche und bauliche Anpassungen (z.B. Busspuren, neue Führung von Buslinien, Fahrbahnhaltestellen, Busschleusen) bevorzugt werden. Um dies längerfristig zu ermöglichen, sind die benötigten Flächen zu sichern.

Ergänzend zu den regionalen Linien erschliessen **Ortsbusse** die Gebiete zwischen den regionalen Achsen. Die Bedeutung des Busses nimmt dabei zu, je weiter die zu erschliessenden Gebiete vom Zentrum entfernt liegen. Bei Distanzen von weniger als 1000m wird der Fuss- und Radverkehr prioritär behandelt.

Die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Rütene wird parallel zur Entwicklung des Gebiets verbessert. Kurzfristig werden dazu Buslösungen (neue Linienführung, neues Angebot) geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt. Längerfristig wird eine neue S-Bahnhaltestelle geprüft, die den Entwicklungsschwerpunkt Rütene und das gegenüberliegende Wohngebiet Bodenacker erschliesst.

6.3.2 Angebot

Alle Buslinien werden zeitlich auf den Bahn-Fernverkehr ausgelegt. Dies ist massgebend für den Platzbedarf am Bahnhof (Anzahl Haltekanten).



Auf den regionalen Achsen wird innerhalb des Siedlungsgebiets längerfristig ein **15-Min.-Takt** angestrebt. In den anderen Erschliessungsgebieten gilt dies ebenso, allenfalls ist eine Ausdünnung aufgrund geringer Nachfrage denkbar.

6.3.3 Begleitmassnahmen

Begleitend werden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Wirksame infrastrukturelle und / oder betriebliche Massnahmen (Verkehrsmanagement) für einen pünktlichen Betrieb und eine funktionierende Transportkette Bus – Bahn
- Behindertengerechte Haltestellen
 - bei Neuerstellung
 - vorzeitiger Umbau (bis 2024) mit Priorität bei aufkommensstarken Quell- / Zielorten oder aufgrund erhöhter Anforderungen (z.B. Altersheim)
- Informationssystem am Bahnhof Brugg zur Verbesserung der Orientierung zwischen den Busterminals Nord und Süd

6.4 Fuss- und Radverkehr

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH baut sein Angebot für den Fuss- und Radverkehr aus. Das Fuss- und Radwegnetz ist attraktiv, lückenlos und sicher.

Fusswegnetz

Der Fussverkehr hat innerhalb des Siedlungsgebiets einen hohen Stellenwert für verschiedene Verkehrszwecke wie Ausbildung, Einkauf oder Freizeit. Einerseits werden ganze Wege zu Fuss zurückgelegt, andererseits sind Teilwege zu Fuss als Zubringer zum ÖV wichtig. Für letztere wird allgemein davon ausgegangen, dass ein Radius von ca. 500m um einen Bahnhof und von 300m um eine Bushaltestelle als Fussweg akzeptabel ist. Innerhalb dieses Radius wird kaum ein anderes Verkehrsmittel (Rad, Buszubringer) verwendet.

Grundsätzlich sollen mit wenigen Ausnahmen alle Strassen für den Fussverkehr zugänglich sein und eine sichere Fortbewegung längs und quer ermöglichen. Die wichtigsten Wege werden als Fusswegnetz definiert (siehe Teilplan Fussverkehr im Anhang). Die Schwachstellen auf diesen Wegen sind prioritär zu beheben. Das Wegnetz muss folgende Anforderungen erfüllen:

- alle Gebiete von Brugg und Windisch sind zu Fuss gut und sicher erreichbar
- die Haltestellen des ÖV sind gut zugänglich, auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderung
- an den Knotenpunkten hat bei der Planung die Fussgängerführung eine hohe Priorität
- die Querungen verkehrsorientierter Strassen sind attraktiv und sicher gestaltet und optimal ins Fusswegnetz integriert

Brugg hat im Rahmen von verschiedenen Planungen Schwachstellen im Fusswegnetz mit zusätzlichem Fokus auf die Schulwege ermittelt. Die Schwachstellen wurden von der Projektkommission Verkehr priorisiert und in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Projektkommission hält in diesem Zusammenhang fest, dass sehr viele Gefahrenstellen durch die Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen behoben resp. entschärft werden können. **Tempo 30 ist daher prioritär zu prüfen und falls zweckmässig umzusetzen. Schwachstellen, die mit dieser Massnahme nicht behoben werden, sind je nach Aufwand und Abhängigkeiten im Rahmen des Tagesgeschäfts oder als eigenes Projekt zu beheben.**

In Windisch sind die Gemeindestrassen bereits heute zum grössten Teil in Tempo 30 Zonen integriert. Die Schwachstellen für den Fussverkehr wurden bisher nicht systematisch erhoben. **Dies kann im Rahmen des KGV Massnahmenteils erfolgen. Das im Teilplan Fussverkehr definierte Fusswegnetz ist gleichzeitig zu verifizieren.**

Radwegnetz

Für den Radverkehr ist die Distanz, die bis zum Zielort zurückgelegt wird, entsprechend grösser als für den Fussverkehr. Es wird von einem Radius von ca. 1'000m ausgegan-

gen. Dies bedeutet, dass innerhalb von 1'000m um den Bahnhof Brugg ein Busangebot nur begrenzt als Alternative zum Radverkehr genutzt wird.

Auch das Radfahren ist auf den meisten Strassen in Brugg und Windisch zulässig und soll sicher und komfortabel möglich sein. Es gilt grundsätzlich das gleiche wie beim Fusswegnetz: Im dichten und weitgehend gut ausgebauten bestehenden Netz existieren gewisse Lücken, die zu schliessen sind, um ein lückenloses attraktives Angebot zu erreichen.

Solche Lücken sind vor allem an verschiedenen Knoten auszumachen, wo die Radführung heute nicht gelöst ist. In manchen Fällen geht es um eine klare und übersichtliche Signalisation / Markierung, um die Orientierung der Radfahrenden zu verbessern und die Automobilisten auf die Radfahrer aufmerksam zu machen (z.B. Knoten Aarauer- / Badstrasse, Zürcher- / Mülligerstrasse). An anderen Orten sind bauliche Massnahmen sinnvoll, um einen Knoten sicherer zu gestalten und dem Radverkehr eine höhere Priorität zu verleihen (z.B. Übergang Bahnhofplatz / Aarauerstrasse, Kreisel entlang der Zürcherstrasse).

In Brugg wurden die Schwachstellen analog zum Fussverkehr bereits ermittelt und priorisiert. **Die Schwachstellen im Brugger Radverkehr sind entsprechend zu beheben.**

In Windisch wurden für den Radverkehr ebenfalls Schwachstellen ermittelt und priorisiert. **Auch in Windisch ist die Planung resp. Umsetzung der Schwachstellenbehebung weiterzuführen.**

Abstellanlagen Radverkehr

Ebenso wie für Autofahrer ist auch für Radfahrende eine sichere, geschützte Abstellmöglichkeit am Zielort eine wesentliche Voraussetzung für die Wahl des Verkehrsmittels.

Wichtig sind Radabstellanlagen an Zielorten wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof, Haltestellen mit Erschliessungswirkung für ein grösseres Quartier), bei Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowie in Arbeitsplatzgebieten und Ausbildungsstandorten. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass neben den Vorgaben für die Erstellung von Parkplätzen auch solche für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen definiert werden (inkl. Qualitätsanforderungen).

Die Abstellanlagen müssen verschiedenen Anforderungen genügen. So sollen sie grundsätzlich witterungsgeschützt sein (insbesondere wenn für längere Parkierungsdauer vorgesehen). Ausserdem sollen abgestellte Fahrräder vor Umfallen, Beschädigung und Diebstahl sicher sowie gut einsehbar und beleuchtet sein. Die Möglichkeit von Zusatzangeboten wie Ladeeinrichtungen für E-Bikes oder Schliessfächern für Helme etc. ist zu prüfen.

Abstellanlagen sind an folgenden Orten erforderlich:

- Bahnhof, Busterminal Nord und Süd (Radstation)

- Gesundheitszentrum / Altersheim Fröhlichstrasse, Psychiatrische Klinik Königsfelden
- Gebiete mit Einkaufseinrichtungen: Neumarkt, Bahnhofstrasse, Eisi
- Ausbildungsstätten: Campus (diverse Punkte), Schulhäuser
- weitere: Friedhof, Museen, Sportstätten etc.

Brugg verfügt über ein Konzept Zweiradparkierung, das Defizite und Standards benennt. Dieses ist weiterzuführen und umzusetzen. Für die Gemeinde Windisch soll der Handlungsbedarf analog ermittelt werden.

Für Um- und Neubauten sind im Rahmen des Parkierungskonzepts und unter Berücksichtigung der kantonalen Richtlinien (Kapitel 6.1.4) entsprechende Vorgaben zur Anzahl und Qualität der zu erstellenden Radabstellanlagen zu machen. Diese Vorgaben werden in die Bau- und Nutzungsordnung und evtl. in ein Parkierungsreglement integriert.

Schlüsselstellen

Sowohl im Fuss- als auch im Radwegnetz gibt es Schlüsselstellen, die für die Qualität des gesamten Netzes bestimmend sind. Im RAUM BRUGG WINDISCH sind dies vor allem die fehlenden oder ungenügenden Verbindungen zwischen den beiden Gemeinden (Bahnquerungen) sowie Sicherheitsdefizite bei stark befahrenen Kreuzungen und auf Hauptachsen.

- Süssbachunterführung: unattraktiv für den Fussverkehr, nicht durchgehend befahrbar für den Radverkehr
- Bahnunterführung SBB OST (Campus): eng für den Fussverkehr, nicht durchgehend befahrbar für den Radverkehr
- Neumarktknoten: einzige befahrbare Verbindung, aber ohne Fahrradinfrastruktur und mit hoher Verkehrsbelastung
- Casinoknoten: für den Radverkehr unattraktiv und nur mit grossen Umwegen zu befahren
- Zurzacherstrasse: hohe Verkehrsbelastung, unattraktiv für den Radverkehr
- Hauserstrasse: hohe Verkehrsbelastung, fehlende Radinfrastruktur, Sicherheitsdefizite bei Querungen

Die Schlüsselstellen sind zum Teil aufgrund der Sicherheitsdefizite nicht Bestandteil des heutigen Fuss- und / oder Radwegnetzes. Es ist aber anzustreben, diese Verbindungen zu gewährleisten. Sie sind daher prioritär zu sanieren resp. auszubauen. Dazu arbeiten die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch zusammen. Je nach Besitzverhältnissen werden weitere Akteure (Kanton bei Kantonsstrassen, SBB) einbezogen.

7 Natur, Landschaft und Freiraum

7.1 Schutz der Naturwerte

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH schützt und fördert die Naturwerte.

Ergänzung, Aktualisierung und konsequente Umsetzung von Schutzvorschriften

Entlang von Reuss und Aare verfügt der RAUM BRUGG WINDISCH über diverse wertvolle Amphibienlaichgebiete, teilweise von nationaler Bedeutung. Mit dem wertvollen Gebiet Bruggerberg, den Bahnböschungen, dem Siedlungstrenngürtel westlich von Umiken und der Industrie Wildischachen / Rütene sind in den kommunalen Inventaren weitere wertvolle Lebensräume erfasst. Im Siedlungsinnen sind bedeutende Baum- und Grünbestände in öffentlichen Anlagen (z.B. Königsfelden, Schöneggpark, Wildenrainpark) oder privaten Gärten vorhanden.

Eine Überprüfung der Inventare und die entsprechende Sicherung der Objekte in der Nutzungsplanung sind notwendig. Die kommunalen Naturschutzinventare stammen aus dem Jahr 1986 (Brugg) bzw. 1994 (Umiken) und 1985 (Windisch). Windisch wird die Aktualisierung 2014, Brugg 2015 vornehmen.

Massnahmen für Erhalt und Förderung der Schutzgebiete werden ergriffen. Neben der Festsetzung der schutzwürdigen Objekte in der Nutzungsplanung müssen Massnahmen für Erhalt und Förderung der Schutzgebiete ergriffen bzw. bestehende Pflegepläne und die darin enthaltenen Massnahmen geprüft und konsequent umgesetzt werden. Im Rahmen des Natur- und Landschaftsentwicklungskonzepts soll insbesondere geklärt werden, wo Vorzugsgebiete für den Naturschutz liegen und weitere Nutzungen ausgeschlossen sind (Teilbereiche Umiker Schachen, Teilbereiche Reussinsel, Teilbereiche Wasserschloss) Für Bereiche, in denen die Erholungsnutzung die Ziele des Naturschutzes nicht beeinträchtigt oder eine Einschränkung der Erholungsnutzung nicht durchsetzbar und nicht gerechtfertigt wäre, sind Massnahmen zur Sensibilisierung und Information der Erholungssuchenden zu treffen (z.B. Geissenschachen, Wasserschloss).

Der Wald hat eine wichtige Bedeutung als Lebensraum, Naherholungsgebiet und Holz- bzw. Energielieferant. Die unterschiedlichen Waldfunktionen werden gezielt erhalten und gefördert. Die Freizeitnutzung soll gebietsweise bewusst zugelassen werden (Bereitstellen Infrastruktur, gute Auffindbarkeit attraktiver Orte etc.). Diese Massnahmen bewirken ausserdem eine Entlastung ökologisch besonders sensibler und schützenswerter Gebiete.

Vernetzung der Lebensräume

Die Verbindung der Lebensräume erfolgt entlang zusammenhängender Strukturen. Dazu gehören Gewässer, Hecken oder magere Wiesen mit entsprechenden Trittsteinen (z.B. Verstecke, kleine Lebensräume). Aare, Reuss und die Bahndämme sind wichtige Vernetzungskorridore. Im heutigen Vernetzungssystem sind jedoch Lücken, insbesondere im

Siedlungsgebiet, vorhanden (eingedolte Abschnitte des Süßbachs, Bahnhofsareal etc.). Es werden Massnahmen zur Verbesserung der Vernetzung ausgearbeitet; die langfristige Pflege der entsprechenden Gebiete ist sicherzustellen. Wo möglich sollen die für die Vernetzung wichtigen Gebiete in der Nutzungsplanung als Schutz- oder Aufwertungsgebiete festgelegt werden. Eine Verbesserung der Vernetzung im Siedlungsinneren wird angestrebt. Möglichkeiten dazu bietet die ökologische Aufwertung des Süßbachs. Die Festlegung von Richtlinien bezüglich naturnaher und standortgerechter Bepflanzung und Bewirtschaftung von Restflächen (Böschungen, Hecken etc.), öffentlichen Anlagen, Arealüberbauungen und innerhalb von Gesamtkonzepten ist eine weitere Massnahme zur Verbesserung der Vernetzungssituation und zur Förderung der Biodiversität. Für die Bewirtschaftung und Bepflanzung privater Grünflächen ist es kaum möglich, Vorschriften zu erlassen. Mit geeigneten Massnahmen sollen auch bei Privatgärten eine ökologische Bewirtschaftung und eine standortgerechte Bepflanzung gefördert werden.

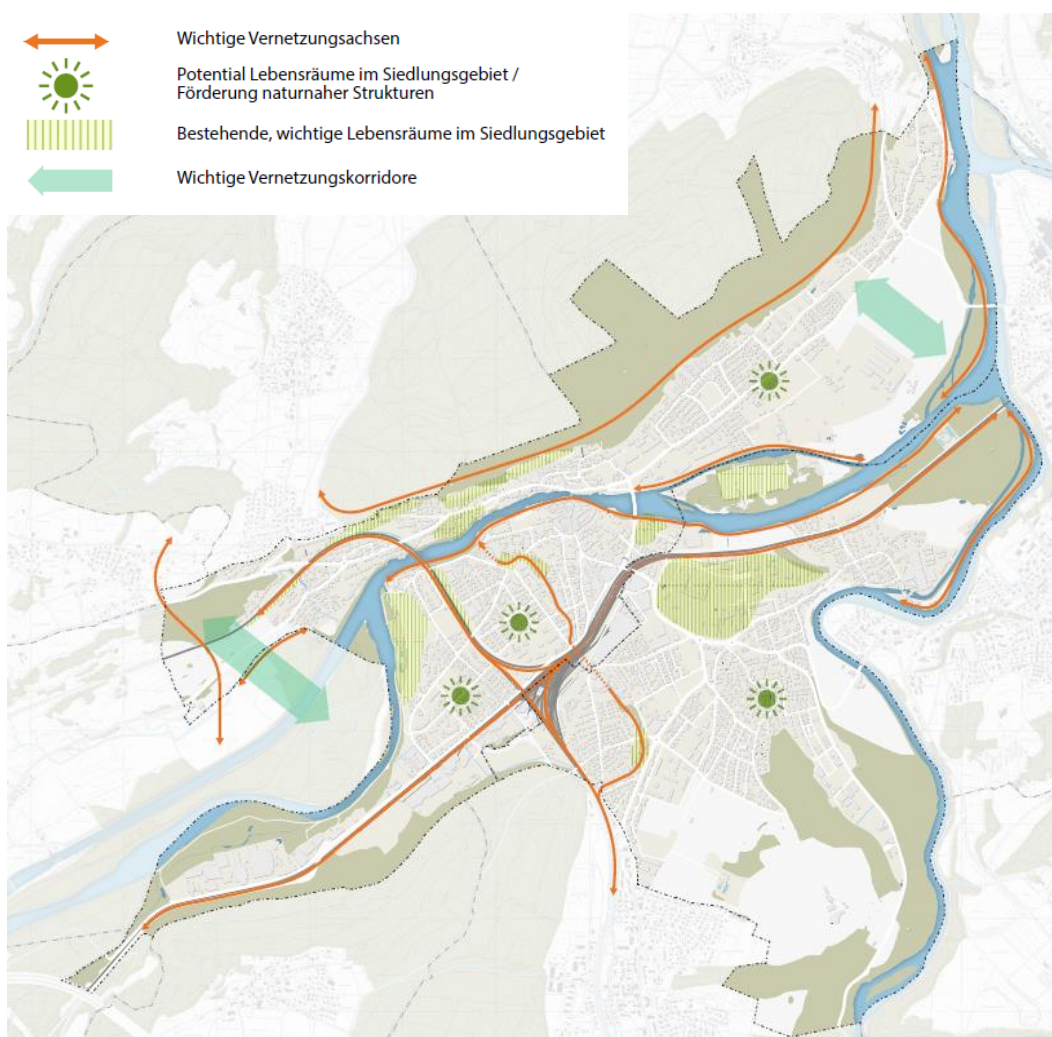


Abbildung 71:
Auszug RELB: Vernetzungsachsen, bestehende und zu entwickelnde Lebensräume

7.2 Erhalt wertvoller Landschaften

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH sorgt für den Erhalt wertvoller Landschaften wie Wasserschloss, Bruggerberg, Aareschlucht, Lindhof sowie Aare und Reuss.

Konsequente Umsetzung des Landschaftsschutzes

Aare und Reuss prägen Gebiete von besonderer Charakteristik und Vielfalt. Diverse Schutzgebietszuweisungen und Schutzverordnungen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene sollen diesen Raum langfristig sichern. Insbesondere Aare und Reuss und ihre Uferräume sind durch Reussufer- und Wasserschlossschutzdekret, den Auenschutzpark sowie kantonale und kommunale Naturschutzgebiete gesichert. Die Aareschlucht und das Wasserschloss sind im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN) aufgenommen. Um die Qualitäten zu erhalten, sind die entsprechenden Vorschriften konsequent einzuhalten und umzusetzen.

Die kommunalen Landschaftsschutzzonen sind zu erhalten: Bestehende Landschaftsschutzzonen wie die Gebiete Unterhag in Brugg sowie Mülimatt und Lindhof in Windisch sind zu erhalten. Die Vorschriften in der Bau- und Nutzungsordnung sind zu prüfen, gegebenenfalls anzupassen und konsequent einzuhalten.

Grenzen des Siedlungswachstums

Siedlungsbegrenzungslinien schützen den umgebenden Landschaftsraum und markieren die Grenze der bestehenden Siedlung. In Übereinstimmung mit dem Bedarf und in Abstimmung mit der Landschaft werden im Osten von Windisch Unterdorf und im Westen von Umiken Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt. Schwerpunkt in diesen Räumen bildet die konsequente Abstimmung von Landschafts- und Siedlungsentwicklung sowie eine Aufwertung des Siedlungsrandes.

Landschaft und Erholung: Konfliktfreies Nebeneinander

Das Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept stimmt die Ansprüche von Landschafts- und Naturschutz, Erholung, Verkehr, Militär und Landwirtschaft ab. Durch das dichte Nebeneinander von Siedlung und attraktiven Landschaften werden beinahe alle wichtigen Lebensräume für Flora und Fauna auch als Naherholungsgebiete genutzt. Dies bedingt eine sorgfältige und langfristige Abstimmung der Ansprüche von Landschafts- und Naturschutz, Erholung, Verkehr, Landwirtschaft und Militär sowie der Gewerbeausstellung Brugg-Windisch (EXPO). Besonders betroffen sind die Uferbereiche von Reuss und Aare, die Inseln (Umiker Schachen, Geissenschachen, Reussinsel Windisch) sowie die Wälder. Neben Zonen, in denen die Natur Vorrang hat, sind Bereiche anzustreben, in denen sowohl die Freizeitnutzung möglich ist als auch Naturschutz und Ökologie einen wichtigen Stellenwert haben.

Der Naturerlebnispark Wasserschloss soll weiterentwickelt werden. Die Weiterentwicklung der Idee Naturerlebnispark Wasserschloss kann einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer

rücksichtsvollen Natur- und Landschaftsnutzung leisten. Ideen wie z.B. das Projekt '3 x 7 Brücken' können den Bekanntheitsgrad steigern und gleichzeitig auch eine Möglichkeit sein, die Bevölkerung für die besondere Landschaft zu sensibilisieren.

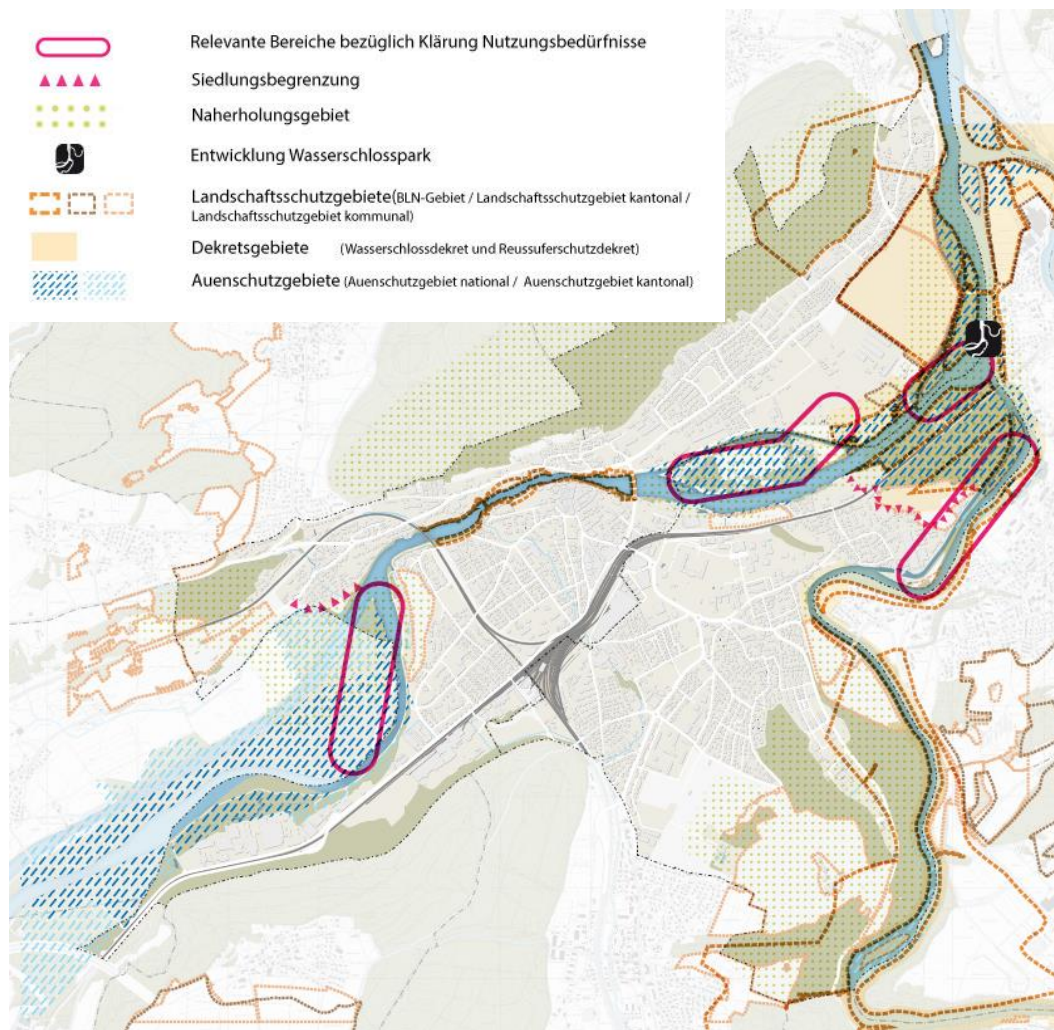


Abbildung 72:
 Auszug RELB: Naherholungsgebiete und Abstimmungsbedarf Naherholung / Naturschutz, Schutzgebiete und Siedlungsbegrenzungen

7.3 Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH verfügt über ein reichhaltiges Angebot an attraktiven und gut vernetzten Freiräumen innerhalb der Siedlung.

Städtische Freiräume: vielfältig und attraktiv

Die **Verschiedenartigkeit und die unterschiedlichen Charaktere der Grünräume im Zentrum sollen erhalten bleiben**. Je dichter die Siedlungen werden, desto mehr gewinnen die Freiräume an Bedeutung. Bei innerstädtischen Freiräumen steht die Benutzbarkeit der Grünräume durch die Bevölkerung an erster Stelle. Bei einigen vorhandenen Freiräumen drängen sich Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit, attraktiveren Gestaltung oder besseren Nutzung auf. Auch verkehrliche Massnahmen (Verkehrsberuhigung, Parkplatzregime sowie Achsen des Fuss- und Radverkehrs etc.) sind einzubeziehen. Über besonderes Potenzial verfügen die Freiräume Wildenrain-, Simmengut- und Schöneggpark. Der Einbezug zentral gelegener Schulanlagen mit Potenzial als Aufenthaltsorte und wichtige Freiräume ausserhalb der Schulzeiten ist ebenfalls zu prüfen (z.B. Freiräume Schulanlagen Dohlenzelg und Au).

Multifunktionale Freiräume in den Quartieren

Bei der Entwicklung neuer oder bei der Optimierung / Sanierung bestehender Freiräume **ausserhalb des Zentrums sollen Gestaltungsansprüche definiert sowie Nutzergruppen und ihre Ansprüche festgelegt werden**. Quartiere wie Altenburg / Bodenacker (Teilbereiche), Reutenen (Teilbereiche), Zelgli, Lauffohr und Umiken sind bezüglich öffentlich nutzbarer Freiräume unterversorgt. Es fehlen nutzergerecht gestaltete und gut erreichbare öffentliche Plätze (weite Distanzen, gefährliche Strassenquerungen etc.). Den verschiedenen Ansprüchen unterschiedlicher Alters- und Interessensgruppen ist bei der Gestaltung öffentlicher Plätze Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere auch für die Quartierzentren.

Die Quartierzentren sind wichtige öffentliche Plätze. Bestehende Quartierzentren sollen erhalten und aufgewertet werden. Wo ein Quartierzentrum fehlt (insbesondere Lauffohr, Umiken, Unterdorf Windisch, Chapf, Altenburg / Bodenacker und Weiermatt) soll der Aussenraum gestaltet und so eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung eines Quartierzentrums (z.B. Treffpunkt, Publikumsnutzung) geschaffen werden. Es kann sich dabei um belebte Strassenräume, Plätze mit Sitzgelegenheiten oder, wo sinnvoll und umsetzbar, Spielgelegenheiten für Kinder handeln.

Damit öffentliche Plätze konfliktfrei funktionieren und belebt sind, ist die Akzeptanz und das Engagement der Quartierbevölkerung zentral. Deshalb sind Anwohner unbedingt in den Entstehungsprozess oder die Gestaltung von quartiernahen Freiräumen einzubeziehen (z.B. Ideenwettbewerb, Quartierausschuss in Planungsgruppe, Bepflanzungsaktion etc.).

Freiräume entlang der Gewässer

Ins Angebot der Freiräume einbezogen werden die Uferräume von Aare, Reuss und Süssbach. Insbesondere der Süssbach verdient mehr Präsenz im Siedlungsraum. Möglichkeiten zur Aufwertung ergeben sich im Bereich des Wildenrainparks oder im Quartier Reutenen. Auch eine Aufwertung bzw. ein Sichtbarmachen des Umiker Dorfbachs ist zu prüfen. Aare und Reuss verfügen partiell über attraktive Uferräume; in gewissen Gebieten sind aber Massnahmen zur Verbesserung der Ufergestaltung, der Wegführung entlang der Gewässer sowie des Ausblicks auf die Gewässer möglich (z.B. Philosophenweg im Paradies). Massnahmen sind in Übereinstimmung mit dem Hochwasserschutz zu planen.

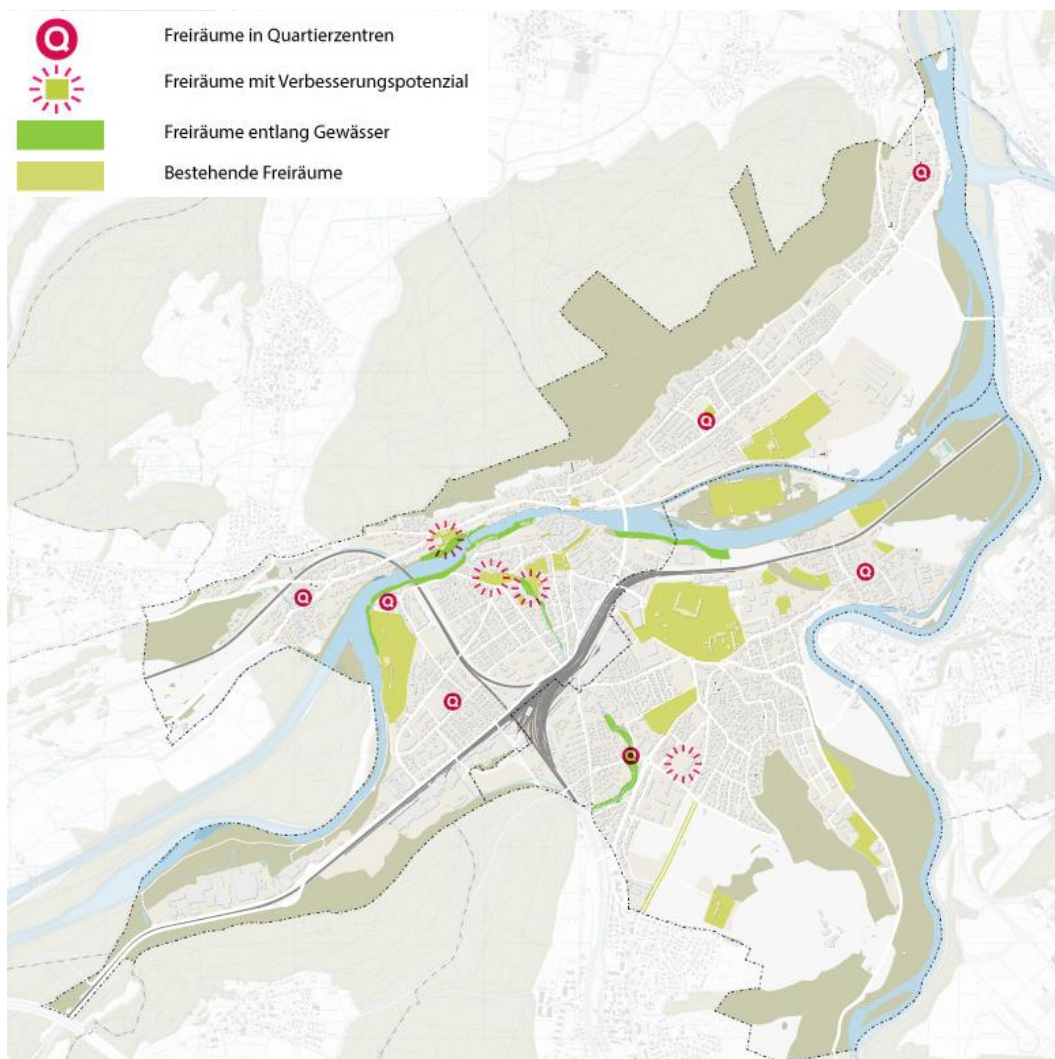


Abbildung 73:
Auszug RELB: Bestehende und zu entwickelnde Freiräume

7.4 Vielfältige Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten

Grundsatz *Der RAUM BRUGG WINDISCH stärkt seine vielfältigen Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten sowie die kulturhistorischen Angebote in und ausserhalb der Siedlung.*

Dezentrale Sportanlagen

An den Sportanlagen am Siedlungsrand wird festgehalten. Die bestehenden Sportanlagen Geissenschachen, Ausschachen, Heumatten (Schwimmbad) und Dägerli befinden sich am Rand des Siedlungsgebiets. Die Wege aus den Wohngebieten sind kurz und die Anlagen sind auch zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr gut zu erreichen.

Attraktive Spielplätze

Diverse Quartiere sind bezüglich des Spielplatzangebots unterversorgt. Es handelt sich um die Quartiere Umiken, Altenburg / Bodenacker, Lauffohr, Reutenen und Chalch / Oberburg. Die Quartiere verfügen entweder über keine attraktiven Spielplätze, oder die Spielplätze sind nicht oder nur über eine gefährliche Fusswegverbindung zu erreichen. In den meisten Quartieren sind Spielplätze in den Schulanlagen vorhanden (z.B. Umiken, Lauffohr, Reutenen). Diese sind zu den Schulzeiten jedoch nur bedingt nutzbar. Es sind deshalb insbesondere Angebote für Vorschulkinder zu schaffen oder zweckdienliche Vereinbarungen mit den Schulen zu treffen.

Eine Klärung der Qualität und Sicherheit bestehender Spielplätze ist notwendig. Das Festlegen von Massnahmen erfolgt im Rahmen weiterer Planungen und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Die unterschiedlichen Anforderungen bezüglich Altersstufe (Kleinkind, Primarschulkind, Jugendliche), Aufenthaltsdauer, Bewegungsintensität (mit / ohne Wiese für Ballspiele) oder eigenen Gestaltungsmöglichkeiten (naturnaher Spielplatz mit grossem Sand- / Dreckbereich, städtischer Spielplatz etc.) sind zu berücksichtigen.

Familiengärten am Siedlungsrand

Die Gesamtfläche der Familiengärten soll auch in Zukunft dem heutigen Stand entsprechen. Verschiebungen gewisser Areale oder Teilbereiche von Arealen sind möglich. Dabei sollen neue Formen wie temporäre Gärten, Gemeinschaftsgärten, Schulgärten etc. einbezogen und geschaffen werden. So könnte z.B. bei Bedarf im Gebiet Chapf eine temporäre Gartenfläche als Zwischennutzung entstehen.

8 Öffentliche Infrastruktur und Energie

8.1 Abgestimmte und bedürfnisgerechte Nutzung der öffentlichen Liegenschaften

Grundsatz Der RAUM BRUGG WINDISCH gewährleistet eine abgestimmte und bedürfnisgerechte Nutzung der öffentlichen Liegenschaften.

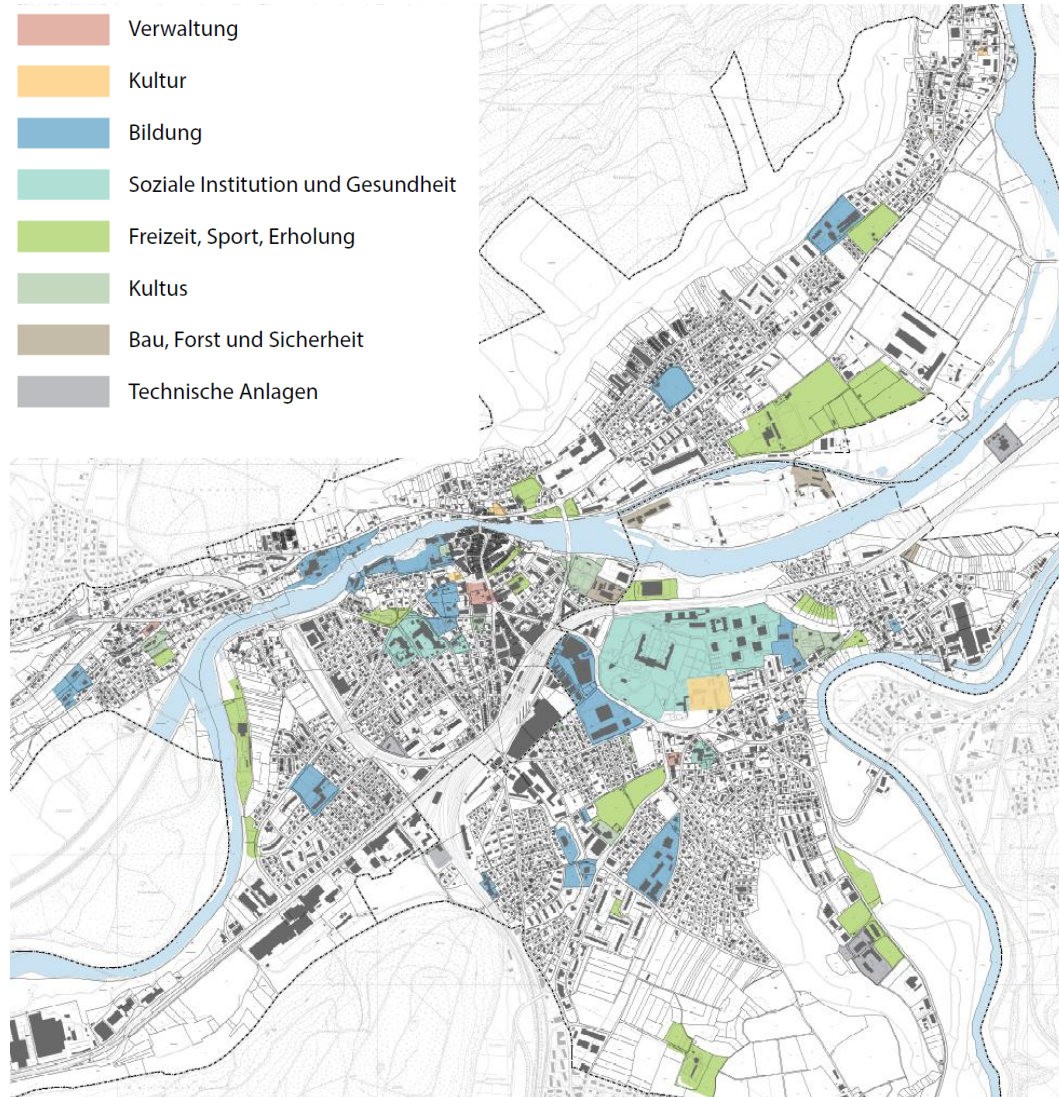


Abbildung 74
Übersicht Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen und ihre Nutzungen

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Kundenorientierte, effiziente Verwaltung
- Zukunfts- und wertschöpfungsorientierte Immobilien- und Investitionsstrategie für die öffentlichen Liegenschaften, Bewahrung wichtiger Identifikationsbauten als Bestandteil des öffentlichen Lebens
- Eine abgestimmte und bedürfnisgerechte Nutzung der öffentlichen Liegenschaften

Bildung: Schulraumplanung fortführen, Potenziale der Standorte ausschöpfen

Potenziale und Handlungsbedarf in Brugg sind Gegenstand der laufenden Schulraumplanung. Erste Massnahmen aus der Schulraumplanung sind der laufende Wettbewerb zur Schulraumerweiterung des Schulhauses Stapfer, die Planung des Doppelkindergartens Blander sowie weitere Umsetzungsmassnahmen über den Budgetprozess.

Diverse Schulanlagen in Windisch verfügen über ein Erweiterungspotenzial auch für andere Nutzungen (z.B. Schulanlage Reutenen), das im Rahmen der Quartierplanungen genutzt werden soll (Erweiterung Süssbach, Begegnungszonen Dohlenzelg). Für das Areal Dohlenzelg ist ausserdem ein Ersatzbau oder eine Erneuerung des Schulhauses geplant. Die Kindergartenstandorte sind grösstenteils nicht erweiterbar und in ihrem Entwicklungspotenzial begrenzt (Unterdorf, Wallweg, Klosterzelg). Alternative Standorte sollen in einer vertieften Planung eruiert und aufgezeigt werden (z.B. Wiese an der Pestalozzistrasse). Auch die Integration von Kindergärten in neue, grössere Siedlungen soll geprüft werden.

Das Areal der Fachhochschule Nordwestschweiz enthält Ausbau- und Optimierungspotenzial. Entlang der Steinackerstrasse und im Baufeld A (Vision Mitte) sind verschiedene Standorte / Gebäude entwicklungsfähig gemäss Entwicklungsrichtplan Vision Mitte. Durch die Nähe zum Bahnhof und die bereits bestehenden Bildungs- und Forschungsnutzungen ist die Verdichtung dieses Gebiets weiterhin äusserst attraktiv.

Soziale Institutionen und Gesundheit: Bestehende Planungen umsetzen

Für das Gesundheitszentrum Brugg besteht das Grossprojekt AKKORD (zurzeit in Umsetzung) und in Windisch wird das Erweiterungsprojekt der Sanavita umgesetzt. Details zum Projekt AKKORD sowie zum Projekt Sanavita sind den jeweiligen Webseite zu entnehmen..

Das Gebiet Königsfelden in Windisch ist von hohem Interesse und grosser Wichtigkeit. Für das gesamte Areal besteht ein Masterplan, der unter anderem auch die Erweiterungsprojekte thematisiert. Die Planung des Kantons soll fortgeführt werden.

Kultur

Das reiche ober- und unterirdische Kulturerbe wird gepflegt und gefördert, um den RAUM BRUGG WINDISCH mit einer starken Identität weiterzuentwickeln (vgl. Kapitel 5.3).

Freizeit, Sport, Erholung: Eine Sportstättenplanung für den RAUM BRUGG WINDISCH

Der RAUM BRUGG WINDISCH verfügt über grosszügige Aussensportanlagen mit Raumreserven. Die Anlagen sollen vermehrt konzentriert in peripherer Lage an den Siedlungsgrenzen angeordnet werden. Frei gewordene Areale sind auf ihr Umnutzungspotenzial zu untersuchen. Bestehende Freizeitanlagen sollen aufgewertet werden.

Die zwei wichtigsten und grössten Sportanlagen liegen in den Gebieten Au und Dägerli. Die künftigen Nutzungen bzw. Nutzungsanordnungen dieser zwei sowie weiterer Gebiete sollen im Rahmen einer Sportstättenplanung dem Bedarf entsprechend festgelegt werden. Im Gebiet Au soll die Sportstättenplanung mit der Gesamtentwicklung des Gebiets Aegerte koordiniert werden. Das Umnutzungspotenzial für Wohn- und Gewerbenutzungen wird im Gesamtkontext geprüft.

Bau, Forst, Sicherheit: Synergien nutzen

Die Werkhöfe beider Gemeinden haben Raum- und Landreserven. Allfällige Synergien sind zu prüfen. In Windisch ist der kommunale und kantonale Werkhof an der Mülligerstrasse an geeigneter Lage.

Auf dem Feuerwehr- und Werkhofgelände von Brugg bestehen Flächenreserven für Zusatznutzungen.

Technische Anlagen: Umnutzung nicht mehr benötigter Areale

Das Areal des stillgelegten Grundwasser-Pumpwerks Bilander wird für die technischen Dienste nicht weiter benötigt. Eine Umzonung zugunsten Wohnen, z.B. für studentisches Wohnen, ist zu prüfen.

Integrale Planung der öffentlichen Bauten und Anlagen fortführen

Um die definierten Ziele umsetzen zu können, soll eine integrale Planung der öffentlichen Bauten und Anlagen erarbeitet werden: detaillierte Erfassung und Analyse des Bestands, Evaluation der Nutzerbedürfnisse und der notwendigen Flächen, Erfassung des Synergiepotenzials, Standort-, Entwicklungs- und Belegungskonzepte für die einzelnen Bereiche. Daraus resultiert eine übergeordnete Areal- und Immobilienstrategie für die öffentlichen Bauten und Anlagen, die als gemeinsame Leitlinie für zukünftige Weiterentwicklungen im RAUM BRUGG WINDISCH dient.

8.2 Nachhaltige Energienutzung

Grundsatz: *Der RAUM Brugg Windisch mit allen seinen Einwohnerinnen und Einwohner trägt zum sparsamen Umgang mit Energie und zur Steigerung der Energieeffizienz bei. Der Anteil erneuerbarer Energien wird gesteigert.*

Energierregion Brugg Windisch

Mittels dem Energieregionen-Tool kann eine einfache IST-Analyse für die Region erstellt werden; darauf basierend lassen sich sinnvolle Massnahmen ableiten. Aktuell ist die Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Energieträgern wie Kernenergie, Erdöl und Erdgas sehr hoch. Auf der anderen Seite steht in der Region ein grosses Potenzial an erneuerbaren Energien zur Verfügung (Erdwärme, Grundwasser, Wasserkraft, Solar- und Holzenergie etc.). Eine integrale Energieplanung kann die Anstrengungen von Windisch und Brugg auf dem Weg in eine nachhaltige Energiezukunft unterstützen und zur Energieregion Brugg Windisch führen. Insbesondere ist auch die sanfte Nutzung der Flusskraft in Erwägung zu ziehen.

Nachhaltige Energienutzung bei der Raumentwicklung einbeziehen

Sparpotenzial ist unter anderem auch beim Verkehr, bei der Siedlungsstruktur wie auch beim einzelnen Gebäude zu orten.

Eine verstärkte Siedlungsentwicklung findet primär dort statt, wo die Bebauung nach ökologischen und energetischen Standpunkten möglich ist. Die Bewohnerschaft soll ihre täglichen Ziele vorzugsweise zu Fuss, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr erreichen können.

Die Umsetzung bedingt Massnahmen in der Nutzungsplanung (Auf-, Umzonungen, spezielle Regelungen, autofreies Wohnen), beim Betrieb und der Gestaltung von Strassenräumen und beim Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie bei der Infrastruktur des Fuss- und Radverkehrs und einem Parkplatzmanagement. Zudem sind Massnahmen umzusetzen, die das Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern (z.B. Mobilitätsmanagement). Grundsätze, Erläuterungen und Massnahmen hinsichtlich Verkehr und Mobilität finden sich im Kapitel 6, Verkehr.

Energieeffizienz bei Sanierungen von Gebäuden und Neubauten

Die Erneuerungsrate von Gebäuden liegt bei unter einem Prozent. Dies bedeutet, dass mit dem bestehenden Gebäudepark noch mehr als 100 Jahre überdurchschnittlich viel Energie verbraucht wird. Durch Motivationsprogramme und Sensibilisierung der Gebäudebesitzer sollen mehr Eigentümer die energetische Sanierung angehen.

Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen sollen hohe Energiestandards gemäss Gebäudestandard von Energiestadt wie z.B. MINERGIE-P/A-ECO gefordert werden.

Fortführung der vorbildlichen Energiepolitik im Rahmen einer überkommunalen Energieplanung

Die Beziehungen zu den Forschungsinstituten im Umfeld des Standorts Brugg Windisch sollen im Bereich Energie intensiviert werden.

Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch führen ihre vorbildliche Energiepolitik fort und beeinflussen und motivieren dabei Private und Unternehmen (z.B. Ökostrom Windisch). Sie engagieren sich sowohl als Konsument wie auch als Verwaltung (Bauten, Strombezug, Mobilität für Mitarbeitende usw.).

Rationelle Energienutzung der öffentlichen Hand. Die Gemeinden haben bezüglich der rationellen Energienutzung eine Vorbildfunktion. Dabei berücksichtigen sie bei Bauprojekten nicht nur Endenergie, sondern auch die graue Energie und beziehen Aspekte des gesunden und ökologischen Bauens ebenfalls in die Planung mit ein.

Auch beim Bezug von Strom setzt die öffentliche Hand auf einen möglichst grossen Anteil erneuerbarer Energien. Zudem wird auf eine hohe Effizienz bei der öffentlichen Beleuchtung geachtet. Nach Möglichkeiten setzt sich die Region für die Förderung von erneuerbaren Energieträgern ein.

Betriebsoptimierungen Dienstleistung und Gewerbe. Das Gewerbe bezieht in der Stadt Brugg rund 2/3 der Energie (Strom und Wärme). Durch niederschwellige Beratung oder Effizienzprojekte, die in Kooperation mit der FHNW durchgeführt werden, sollen Firmen einen Beitrag zur nachhaltigen Energienutzung gemäss ihren Möglichkeiten leisten.

Eine überkommunale Energieplanung drängt sich auf. Die Massnahmen für Brugg und Windisch werden aufeinander abgestimmt. Der dabei anfallende Koordinationsaufwand lässt sich durch sinnvolle Kooperationen (z.B. gemeinsamer Werkhof, gemeinsames Informationsmaterial) und interessante Synergien kompensieren.

9 Anhang

9.1 Motorisierter Individualverkehr

9.2 Öffentlicher Verkehr

9.3 Fusswegnetz

9.4 Veloverkehrsnetz

9.5 Vernetzung und Lebensräume

9.6 Naherholung / Naturschutz

9.7 Freiräume