

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

4. Mai 2026

7.0.3

Planungskredit Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof, Regionaler Sachplan



Das Wichtigste in Kürze:

Der «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» (GSBBW) ist eines der letzten grossen bahnhofsna-
hen Transformationsgebiete im Kanton Aargau und soll sich zu einem lebendigen, durch-
mischten Quartier entwickeln. Der 2019 gestartete Gesamtprozess umfasst fünf Phasen mit
jeweils separaten Kreditgenehmigungen.

Die in der Phase 2 erarbeitete Testplanung zeigt mögliche Entwicklungsszenarien und räumli-
che Leitideen auf und bildet die fachliche Basis für die weiteren Schritte. In Phase 3 sollen die
Ergebnisse nun in einem regionalen Sachplan (rSP) zu einem gemeinsamen Zielbild verdichtet
und behördenverbindlich festgelegt werden, um als Grundlage für die grundeigentümerge-
bindliche Nutzungsplanung (Phase 4) und darauffolgende Sondernutzungsplanung (Phase 5)

zu dienen. Mit dem vorliegenden Kreditantrag wird der Mittelbedarf für Phase 3 sowie für die vorbereitenden Arbeiten zu Phase 4 beantragt.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze:	1
1. Ausgangslage	4
2. Ziele der Gebietsentwicklung	4
3. Rückblick	5
3.1. Prozess	5
3.2. Bisherige Ausgaben	6
3.3. Abgeschlossene Testplanung (Phase 2)	6
3.4. Vorbereitung regionaler Sachplan (rSP, Phase 3)	8
3.5. Weitere inhaltliche Schwerpunkte	8
3.5.1. Verkehrliche Entwicklung	8
3.5.2. Volkswirtschaftliches Potential	9
4. Phase 3 – Regionaler Sachplan (rSP)	9
4.1. Das Planungsinstrument	9
4.2. Perimeter des Regionalen Sachplans (rSP)	10
4.3. Erarbeitungsprozess Regionalen Sachplans (rSP)	10
4.4. Inhalte des Regionalen Sachplans (rSP)	11
4.5. Zu erbringende Leistungen in Phase 3	11
4.6. Vorbereitung Teilrevision Nutzungsplanung (Phase 4)	12
5. Kosten und Finanzierung	13
5.1. Gesamtkosten	13
5.2. Kostenteiler	13
5.3. Finanzierung	14
6. Termine	14
7. Projektmanagement	15
8. Motion Rauber und Mitunterzeichnende	15
9. Anträge	16

1. Ausgangslage

Der «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» bildet den Betrachtungsperimeter der Gebietsentwicklung. Zum Stadtraum Bahnhof gehören die drei Teilgebiete «Bahnhofplatz Neumarkt» (rosa), «Campus» (hellblau) und «Bahnhof Süd» (orange). Mit einer Gesamtfläche von rund 34 Hektaren weisen sie ein bedeutendes Potenzial für die stadträumliche Entwicklung auf.

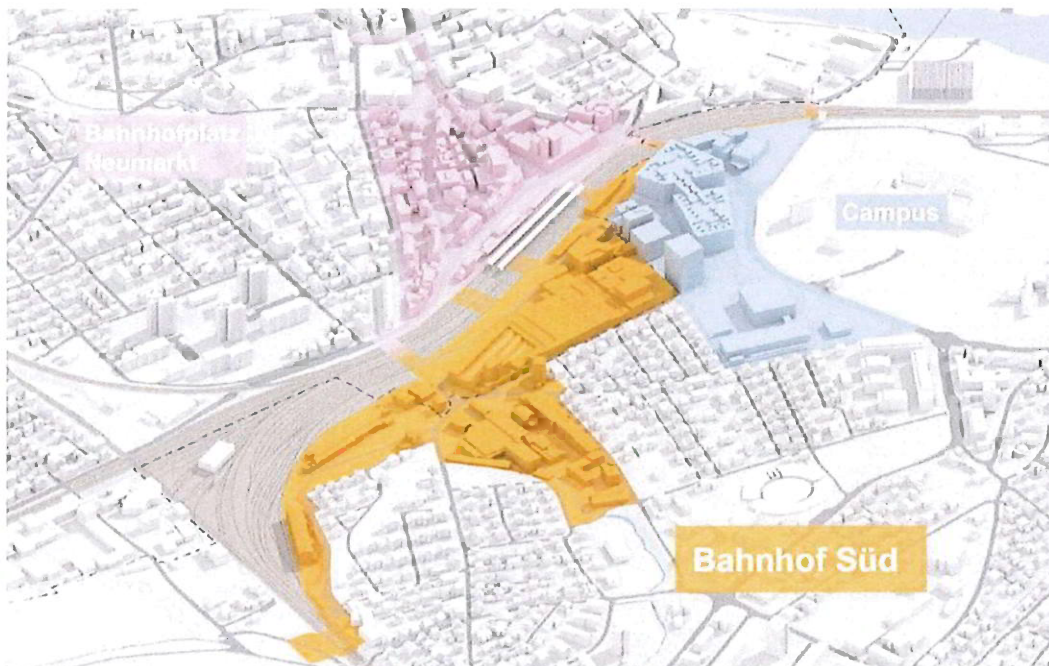


Abb. 1: Übersicht Bereiche der Gebietsentwicklung

Aktuell steht das Teilgebiet «Bahnhof Süd» im Fokus der Gebietsentwicklung. Südwestlich des Bahnareals gelegen, handelt es sich dabei um eines der letzten grossen bahnhofsnahe Entwicklungs- und Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Aufgrund seiner Lage im Zentrum des Regionalraums Brugg-Windisch kommt dem Gebiet eine wichtige Rolle für die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu.

Die Entwicklung des «Gebiets Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» wird von fünf Projektpartnern getragen: Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, BRUGG Immobilien AG, SBB und Kanton Aargau. Im Mai 2021 haben sich diese Akteure in einer Planungsvereinbarung verpflichtet, die Entwicklung gemeinsam und koordiniert voranzutreiben.

2. Ziele der Gebietsentwicklung

Ziel ist die Entwicklung eines lebendigen und identitätsstiftenden Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität, das den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft sowie den Anforderungen einer nachhaltigen Raumplanung gerecht wird. Im Zentrum der Gebietsentwicklung stehen folgende Schwerpunkte:

- starkes Zentrum, Stärkung des attraktiven Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandorts mit regionaler Ausstrahlung,
- attraktiver Bahnhof, Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheibe «Bahnhof Brugg» mit optimalen Umsteigebeziehungen für den öffentlichen Verkehr,
- verbinden und vernetzen, bessere Verbindung und Vernetzung der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnareal hinweg,
- belebte öffentliche Räume, Förderung vielfältiger Nutzungen sowie attraktiver und belebter öffentlicher Räume rund um den Bahnhof,
- qualitätsvolle Quartierentwicklung, schrittweise, nachhaltige und gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere im Umfeld des Bahnhofs,
- gemeinsamer Planungsprozess, abgestimmte Entwicklung durch die Projektpartner unter aktiver Einbindung der interessierten Bevölkerung, und
- Klimaneutralität, Ausrichtung der Gebietsentwicklung auf Klimaneutralität im Einklang mit den Zielen des Pariser Abkommens.

3. Rückblick

3.1. Prozess

Die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (GSBBW) ist als mehrphasiger Prozess mit einem Zeithorizont von über zehn Jahren angelegt (Abbildung 1). Sie startete 2019 mit Phase 1 (Grundlagen), Phase 2 (Testplanung) wurde Anfang 2026 abgeschlossen. In Phase 3 erfolgen die behördenverbindlichen Festlegungen mittels eines regionalen Sachplans (rSP). Die Durchführung dieser Phase bildet den zentralen Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags. In den anschliessenden Phasen 4 und 5 erfolgt eine auf das Gebiet des regionalen Sachplans (rSP) bezogene Teilrevision der Nutzungsplanung sowie – falls erforderlich – die Erarbeitung von Sondernutzungsplanungen, bevor die ersten Baufelder entwickelt bzw. überbaut werden können.

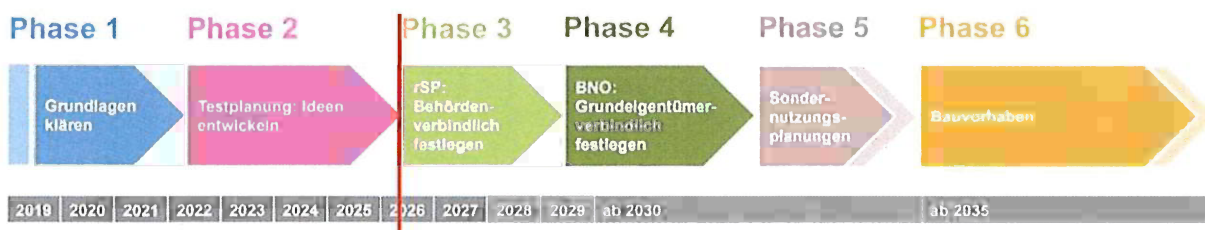


Abbildung 1: Einordnung der Phase 3 in den Prozess der Gebietsentwicklung, aktueller Stand in rot

3.2. Bisherige Ausgaben

Die bisher aufgelaufenen Kosten (bis Phase 2) für die Gebietsentwicklung zum Stadtraum belaufen sich auf insgesamt CHF 2'843'879.

Phase	Beschreibung	Gesamtkosten [CHF]	Stadt Brugg [CHF]
Phase 0	Vorabklärungen (2019 - 2020)	97'516	48'758
Phase 1	Projektgrundlagen (2020)	318'295	46'838
	Projektgrundlagen (2021)	142'946	35'990
Phase 2a	Vorbereitung Testplanung	404'409	84'200
Phasen 2b/2c	Durchführung und Nachbearbeitung Testplanung	*1'880'713	362'500
Total		2'843'879	578'286

Tabelle 1: Effektive Gesamtkosten und Kostenanteil Stadt Brugg, Kosten in CHF inkl. MWST (7.7 %), ab Januar 2024 MWST 8.1 %, * Endkostenprognose per 30.04.2026

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

Tabelle 2: Bisheriger Kostenteiler

3.3. Abgeschlossene Testplanung (Phase 2)

Am 27. Oktober 2023 genehmigte der Einwohnerrat für die Durchführung (Phasen 2b) und Nachbearbeitung (Phase 2c) der Testplanung zur Gebietsentwicklung GSBBW einen Planungskredit in der Höhe von CHF 362'000, was gemäss dem zwischen den Planungspartnern vereinbarten Kostenteiler einem Fünftel der in den entsprechenden Phasen anfallenden Planungskosten von CHF 1,8 Mio. entspricht.

In der Folge wurde ein umfassendes Testplanungsprogramm erarbeitet, das die Rahmenbedingungen und Fragestellungen der Testplanung festlegte. Der Prozess wurde von einem breit abgestützten Beurteilungsgremium aus Fachpersonen begleitet und von einer grossen Echo-gruppe, in der verschiedene Interessens- und Anspruchsgruppen vertreten sind, gespiegelt. Der Bearbeitungsperimeter umfasste das Gebiet «Bahnhof Süd» mit Fokus auf das Gelände südlich der Gleisanlagen. Das Testplanungsprogramm diente als Grundlage für die Arbeit der

drei Planungsteams, die in einem Präqualifikationsverfahren aus insgesamt 16 Teams ausgewählt wurden. Die Testplanung wurde am 18. September 2025 abgeschlossen.

Sie zeigte die Bandbreite der Entwicklungsmöglichkeiten des Gebiets auf. Zentrale Erkenntnisse betreffen die künftige räumliche Struktur, die Rolle der Freiräume, die mögliche städtebauliche Dichte, Mobilitätslösungen sowie den Umgang mit dem Bestand. Besonders hervorgehoben wurden grosszügige, verbindende Freiräume, eine hohe Nutzungsflexibilität sowie eine mit der Umgebung abgestimmte Höhenentwicklung. Ein Schlüsselthema bildete die verkehrliche Erschliessung, insbesondere die Frage, ob der Zielzustand des Areals Bahnhof Süd ohne einen Anschluss an die Zentrumsentlastung (ZEL) erreicht werden kann und unter welchen Rahmenbedingungen dies möglich ist. Die aus den Beiträgen der Planungsteams abgeleiteten Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sind in Kapitel 5 des Schlussberichts zusammengefasst und mit thematischen Plänen illustriert. Die Ergebnisse der Testplanung und die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums wurden von der Echogruppe gespiegelt; deren Hinweise und Empfehlungen wurden ebenfalls festgehalten.

In der Nachbearbeitung der Testplanung (Phase 2c) erarbeiteten die Projektpartner auf Basis der Ergebnisse der Testplanung und der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums eine Synthese. Die im Schlussbericht formulierten Empfehlungen wurden dabei angepasst und präzisiert, um eine konsolidierte Haltung aller Projektpartner wiederzugeben. Änderungen gegenüber dem Schlussbericht wurden transparent gekennzeichnet.

Die Synthese der Testplanung ist in der Beilage dokumentiert.



Abbildung 2 – Ergebnisskizze des Schlussberichts, Kapitel 5, Seite 133

3.4. Vorbereitung regionaler Sachplan (rSP, Phase 3)

Im Frühling 2026 wurde Phase 3 vorbereitet, insbesondere die Weiterbeauftragung bzw. Beschaffung externer Dienstleister. Damit soll sichergestellt werden, dass der Entwicklungsprozess bei Vorliegen positiver Kreditbeschlüsse nahtlos weitergeführt und die Ergebnisse der Testplanung konkretisiert sowie in eine behördenverbindliche Form überführt werden können. Inhalte und Ziele der Phase 3 werden in Kapitel 4 näher beschrieben.

3.5. Weitere inhaltliche Schwerpunkte

Im Hinblick auf die weiteren Planungsschritte wurden zusätzliche Vertiefungsstudien erarbeitet. Besonders bedeutend sind die verkehrliche Entwicklung sowie die volkswirtschaftlichen Auswirkungen:

3.5.1. Verkehrliche Entwicklung

Im Jahr 2025 wurden die verkehrlichen Aspekte der Entwicklung in zwei weiteren Studien vertieft:

- Vertiefungsstudie Metron vom 25. Juli 2025
Die Metron Verkehrsplanung AG erarbeitete im Auftrag der Gemeinde Windisch eine Verkehrsanalyse für das Gebiet Klosterzelg–Reutenen. Die Analyse berücksichtigt sowohl die heutige Verkehrssituation und Erschliessung für verschiedene Verkehrsmittel als auch diejenige künftiger Entwicklungen auf Basis von Bevölkerungsszenarien. Bei beiden Szenarien wird eine moderate Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Erschliessungsstrassen festgestellt, welche deutlich unter den Kapazitätsgrenzen bleibt. Aus diesen Erkenntnissen wird gefolgert, dass aus heutiger Sicht kein unmittelbarer Handlungsbedarf für zusätzliche Verkehrsmassnahmen besteht. Die Studie findet sich in der Beilage.
- Vertiefungsstudie TeamVerkehr vom 6. November 2025
Die TeamVerkehr AG erarbeitete im Auftrag der Projektpartner gestützt auf die Ergebnisse der Metron-Studie eine vertiefende Studie zur Erschliessung des Stadtraumes. Dabei wurden sowohl die Auswirkungen eines Anschlusses an die Zentrumsentlastung (ZEL) als auch eines Verzichts darauf untersucht. Zudem wurden die Effekte auf die angrenzenden Quartiere sowie auf das übergeordnete Strassennetz berücksichtigt. Die Studie zeigt, dass beim Verzicht auf einen ZEL-Anschluss der prognostizierte Mehrverkehr durch den Stadtraum unter Berücksichtigung eines stark reduzierten Parkplatzbedarfes, die Belastungsgrenze der Klosterzelgstrasse überschreitet. Aus diesem Grund wird zur Sicherung der Quartiererreichbarkeit empfohlen, eine zusätzliche Erschliessung über die Reutenenstrasse weiterzuverfolgen. Die Studie findet sich in der Beilage.

Gestützt auf die obig aufgeführten Erkenntnisse formulierten die Projektpartner am 11. November 2025 die folgende Haltung:

- Das neue Bahnhofquartier braucht eine adäquate Erschliessung für die künftige Entwicklung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung im Quartier Klosterzelg / Reutenen,

- Die Ergebnisse rund um die Testplanung zeigen, dass diese Erschliessung über die Quartierstrassen Klosterzelg- und Reutenenstrasse erfolgen soll. Daher soll auf einen ZEL-Anschluss verzichtet werden.
- Im Sinne einer langfristigen Option soll, wenn technisch möglich, der Raum für die Option ZEL-Quartieranschluss als Rückfallebene gesichert werden.

3.5.2. Volkswirtschaftliches Potential

Das Gebiet «Bahnhof Süd» bildet Teil eines wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) von kantonaler Bedeutung. Die BAK Economics AG in Basel erhielt deshalb den Auftrag, die mit der Entwicklung des Areals «Bahnhof Süd» dauerhaft verbundenen regional-wirtschaftlichen Effekte zu untersuchen. Im Mittelpunkt standen die regionalen Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Steuereffekte. Auf Basis einer ausgebauten Fläche von ca. 156'000 m² Geschossfläche, was einem Ausbaupotential von ca. 90 Prozent entspricht, wurde die Studie erarbeitet. Da die genauen Nutzungsanteile für Wohnen und Arbeiten noch offen sind, wurden zwei Szenarien untersucht: Im Szenario A beträgt der Anteil «Wohnen» 40 Prozent der oberirdischen Bruttogeschossfläche, im Szenario B 60 Prozent. Je nach Szenario können auf dem Areal «Bahnhof Süd» Wohnungen für rund 1'100 bis 1'600 Einwohnerinnen und Einwohner sowie zwischen etwa 1'360 und 2'575 Arbeitsplätze (FTE) entstehen.

Die BAK-Studie kommt zum Ergebnis, dass langfristig eine jährliche Gesamtwertschöpfung von rund CHF 428 bis 845 Millionen erzielt werden könnte. Rund 70 Prozent dieser Effekte könnten im Bezirk Brugg verbleiben. Bereits während der auf rund 13 Jahre geschätzten Entwicklungs- und Bauphase würden Investitionen von insgesamt etwa CHF 757 Millionen ausgelöst, von denen insbesondere Unternehmen in Baugewerbe, Planung, Architektur und Anlagenbau profitieren dürften. Zusätzlich ergäben sich bedeutende fiskalische Mehreinnahmen: Bei Vollauslastung würde das Areal jährlich zweistellige Millionenbeträge an zusätzlichen Steuereinnahmen für Gemeinden und Kanton generieren.

Die BAK-Studie findet sich in der Beilage.

Die Studie zeigt insgesamt eine sehr hohe Wertschöpfung sowohl in der Planung und Realisierung als auch im späteren Betrieb dieses Areals. Dieses stellt einen bedeutenden Motor in der regionalen Entwicklung dar. Diese Bedeutung gilt es im weiteren Prozess zu unterstreichen, um die Standortgunst zu nutzen und um potentielle Betriebe anzusiedeln.

4. Phase 3 – Regionaler Sachplan (rSP)

4.1. Das Planungsinstrument

Die Phase 3 «Entwicklungsvorstellungen festlegen» hat als Kern die Erarbeitung eines rSP.

Dies ist ein im Baugesetz des Kantons Aargau verankertes Planungsinstrument zur Regelung überkommener Sachbereiche der räumlichen Entwicklung (vgl. § 12a des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen des Kantons Aargau [Baugesetz, BauG; SAR 713.100]).

Der rSP dient der Abstimmung von Planungsmassnahmen zwischen mehreren Gemeinden und bezeichnet die für die Umsetzung erforderlichen Massnahmen und Zeiträume. Regionale

Sachpläne werden von den betroffenen Gemeinden beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Sie sind für die Behörden verbindlich.

Der rSP ergänzt den kantonalen Richtplan stufengerecht, indem er regionale Themen koordiniert und konkretisiert. Er weist eine vergleichbare Planungsebene wie ein Entwicklungsrichtplan auf (vgl. Entwicklungsrichtplan Vision Mitte).

Im vorliegenden Fall überführt der rSP die Ergebnisse der Testplanung in eine fachlich konsolidierte und behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Nutzungsplanung. Der rSP umfasst einen Sachplantext sowie Karten, die verbindliche Festlegungen und ergänzende orientierende Inhalte differenziert darstellen. Ein erläuternder Bericht dokumentiert die Grundlagen, das Verfahren, die Mitwirkung sowie die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan.

4.2. Perimeter des Regionalen Sachplans (rSP)

Der Bearbeitungsperimeter für den rSP wurde in Abstimmung zwischen den Projektpartnern definiert. Dabei wurde auch der Bereich FHNW/Campus in den Bearbeitungsperimeter aufgenommen. Der Perimeter entspricht damit dem kantonsintern verwendeten Perimeter des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Vision Mitte.

Ein Übersichtsplan zum Perimeter des rSP findet sich in der Beilage.

4.3. Erarbeitungsprozess Regionalen Sachplans (rSP)

Die fünf Projektpartner beabsichtigen, die bisher partnerschaftliche und konsensorientierte Zusammenarbeit auch in Phase 3 fortzuführen und gemeinsam breit abgestützte und von allen Projektpartnern getragene Lösungen zu erarbeiten. Projektorganisation und Vorgehen zur Erarbeitung des rSP werden in einer Planungsvereinbarung festgehalten. Vorgesehen ist, dass die zentralen Projektgremien der Gebietsentwicklung (Projektsteuerung und Gesamtprojektleitung) wie bisher bestehen bleiben. In beiden Gremien sind weiterhin alle Projektpartner vertreten. Sie werden – wie in den vorangehenden Phasen – durch eine externe Gesamtleitung sowie durch ein Mandat für Partizipation und Kommunikation unterstützt. Für die Erarbeitung des rSP wird zudem ein spezialisiertes Planungsbüro beigezogen.

Mit Start der Phase 3 beginnt die Erarbeitung des rSP-Entwurfs. Inhaltlich wird der rSP auf Basis der erarbeiteten Synthese zur Testplanung entwickelt. Die Themen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Freiraum und Klima, Mobilität und Verkehr, Sozialraum und Nutzungen sowie Nachhaltigkeit werden stufengerecht bearbeitet. Wo erforderlich, sind gemeinsame Positionen der Projektpartner zu schärfen und offene Fragestellungen zu klären. Analog zu Phase 2 wird die interessierte Bevölkerung über die Echogruppe und weitere geeignete Mitwirkungsgefässe in den Entwicklungsprozess einbezogen.

Der rSP-Entwurf wird von den Exekutiven der Gemeinden Brugg und Windisch beraten und dem Kanton zur vorläufigen Beurteilung eingereicht. Anschliessend erfolgt die öffentliche Mitwirkung. Nach Auswertung der Eingaben wird der rSP überarbeitet und in der bereinigten Fassung vom Stadtrat Brugg sowie vom Gemeinderat Windisch beschlossen und anschliessend durch den Regierungsrat genehmigt. Damit entsteht die behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Teilrevision der Nutzungsplanung.

Parallel zum Abschluss des rSP wird als Vorarbeit für Phase 4 («BNO: grundeigentümergebundene Festlegung») aufgezeigt, welcher Anpassungs- oder Aufhebungsbedarf bei der Bau- und Nutzungsordnung sowie bei bestehenden Gestaltungs- und Erschliessungsplänen besteht.

4.4. Inhalte des Regionalen Sachplans (rSP)

Der rSP behandelt die für die Gebietsentwicklung relevanten Fachthemen stufengerecht und auf konzeptioneller Ebene. Dabei werden klare, behördenverbindliche Aussagen zu Planungsgrundsätzen, Massnahmen und Projektelementen formuliert. Gleichzeitig bleibt ausreichend Spielraum für die nachfolgenden Planungsverfahren erhalten. Die Inhalte des rSP bauen auf der Synthese der Testplanung der Projektpartner auf.

Folgende Themen bilden den inhaltlichen Rahmen des rSP:

- **Siedlungsentwicklung und Städtebau**, Zielbild für die schrittweise Transformation des Gebiets Bahnhof Süd zu einem nutzungsgemischtem Quartier, räumliche Struktur, städtebauliche Körnung, Höhenentwicklungen und Akzentsetzungen sowie Qualitäten an den Quartirrändern, zentrale Platz- und Stadträume und übergeordnete räumliche Bezüge,
- **Freiraum und Klima**, zusammenhängende Freiraumstrukturen mit hoher Aufenthaltsqualität unter besonderer Berücksichtigung der Klimaanpassung sowie übergeordnete Freiraumprinzipien und Zielbilder für Grünzüge und Platzräume einschliesslich der räumlichen Sicherung für künftige Infrastrukturvorhaben,
- **Mobilität und Verkehr**, Grundsätze für eine multimodale Erschliessung und eine verkehrlich verträgliche Entwicklung, Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sowie die Klärung von Schnittstellen zur Zentrumsentlastung und zu weiteren übergeordneten Vorhaben,
- **Sozialraum und Nutzungen**, Ausrichtung auf einen robusten und sozialräumlich tragfähigen Nutzungsmix, Grundsätze für nutzungsoffene Gebäudestrukturen und eine etappierbare Entwicklung sowie die Berücksichtigung von Markt- und Wirtschaftlichkeitsaspekten auf konzeptioneller Ebene, und
- **Nachhaltigkeit**, Verankerung von Zielen einer CO₂-armen Entwicklung, Energie- und Ressourceneffizienz sowie einer qualitätsvollen, klimaangepassten Freiraum- und Siedlungsentwicklung und Orientierung an den Zielen des Pariser Klimaabkommens auf der Ebene von Grundsätzen.

4.5. Zu erbringende Leistungen in Phase 3

Die folgende Beschreibung der Kernaufgaben entspricht der Gliederung der Kostenaufstellung in Kapitel 5.1:

- **Erarbeitung Regionalen Sachplans (rSP)**
Für die Erarbeitung des rSP wird ein spezialisiertes Planungsbüro beigezogen. Die

Beschaffung wurde im Rahmen der Phase 2c vorbereitet. Die Vergabe erfolgt im offenen Verfahren im Staatsvertragsbereich gemäss Art. 40 Abs. 2 IVöB. Für das Verfahren gelten die IVöB vom 15. November 2019 (SAR 150.960) sowie das Dekret über das öffentliche Beschaffungswesen vom 23. März 2021 (SAR 150.920). Das Verfahren unterliegt den internationalen Verpflichtungen der Schweiz nach Government Procurement Agreement (GPA). Der Zuschlag steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Kredite durch die zuständigen Organe der Projektpartner. Bis zum entsprechenden Beschluss werden lediglich vorbereitende und nicht vergütungspflichtige Arbeitsschritte ausgeführt. Nach der Kreditgenehmigung werden die Unterlagen finalisiert, das Verfahren eröffnet und der Auftrag erteilt. Um den Wissenstransfer sicherzustellen und offene Fragestellungen zu klären, begleiten und beraten die bisherigen Fachexperten aus dem Beurteilungsgremium der Testplanung die Erarbeitung des rSP. Bei Bedarf können zudem einzelne fachliche Vertiefungen eingeholt werden.

- **Partizipation / Kommunikation**

Die Partizipation begleitet die inhaltliche Arbeit und ist auf die Inhalte des rSP ausgerichtet. Dazu sind diverse öffentlichkeitsorientierte Informationsformate vorgesehen, darunter der «Stadtraum Update» und Beiträge auf der Projektwebsite. Die Echo-gruppe wird weiterhin einbezogen, erhält Einblick in Entwürfe, diskutiert Lösungsvorschläge und gibt Rückmeldungen, die strukturiert ausgewertet und in die weitere Bearbeitung einbezogen werden. Der STADTKiosk dient – sofern verfügbar – der Vermittlung der Inhalte und der niederschweligen Information der Öffentlichkeit. Die Vergabe des Mandats für die Partizipation und Kommunikation erfolgt im offenen Verfahren im Staatsvertragsbereich (s.o.).

- **Projektleitung und Koordination**

Wie in Phase 2 koordiniert ein externes Planungsbüro die Projektpartner und leitet die Steuerungs- und Koordinationsgremien. Es stimmt mit wichtigen Parallelprojekten ab, leistet administrativen und fachlichen Planungssupport und bereitet Entscheidungsprozesse vor. Zudem unterstützt es die Projektpartner mit fachlichen Einschätzungen, bei der Termin- und Kostenplanung sowie im Controlling. Für die Projektleitung wird das Büro TBF + Partner weiterbeauftragt. Dies erfolgt als Auftragserweiterung, die bereits im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für Phase 2 angezeigt wurde.

4.6. Vorbereitung Teilrevision Nutzungsplanung (Phase 4)

Es zeigt sich, dass das Erarbeiten eines Kreditantrages in einem derart komplexen Projekt erstens früh begonnen werden muss, zweitens parallel zur Schlussphase des davor laufenden Prozesses passieren muss und es drittens immer wieder thematische und prozessspezifische Fragestellungen gibt, die einer Vorarbeit bedingen. Es sind dies Aufbereitung planerischer Grundlagen, mögliche fachliche Vertiefungen und Abklärungen oder Vorbereitungen zu Beschaffungen von wichtigen externe Mandatsträgern.

Nebst den Anpassungen der Bau- und Nutzungsordnung und des Bauzonenplanes, werden in der Phase 4 auch die verwaltungsrechtlichen Verträge zur Mehrwertabgeltung erarbeitet werden und städtebauliche Verträge zur Sicherung und Umlagerung von Leistungen, Aufgaben, Lasten und Rechten. Ebenso müssen Folgeplanungen wie Erschliessungsplanungen auf den

Weg gebracht werden, oder es bedingt Anpassungen an bestehenden Planungen (z.B. ERP Vision Mitte). Alle diese Arbeiten müssen vorbereitet und auf einen brauchbaren Stand gebracht werden.

5. Kosten und Finanzierung

5.1. Gesamtkosten

Die Kosten für die Durchführung von Phase 3 und die Vorbereitung von Phase 4 der Gebietsentwicklung werden auf CHF 1'560'000 inkl. MWST geschätzt.

Beschreibung	Grobkostenschätzung [CHF]
Erarbeitung Regionaler Sachplan («Büro rSP», fachliche Begleitung/Expertise, allfällige Fachvertiefungen)	470'000
Partizipation / Kommunikation	310'000
Projektleitung und Koordination	420'000
Reserve	180'000
Zwischentotal Phase 3	1'380'000
Vorbereitung Phase 4 Nutzungsplanung*	180'000
Total Phase 3 und Vorbereitung Phase 4	1'560'000

Tabelle 3: Grobkostenschätzung Phase 3

Gemäss Vereinbarung der Projektpartner führt Windisch die Rechnung und holt somit den Bruttokredit.

5.2. Kostenteiler

Hinsichtlich des Kostenteilers für Phase 3 wird zwischen den Kosten für die Erarbeitung des rSP und den Arbeiten zur Vorbereitung der Phase 4 (Nutzungsplanung) unterschieden.

Die Standortgemeinden Brugg und Windisch tragen gemeinsam 50 Prozent der Kosten für die Erarbeitung des rSP, während der Kanton, die SBB AG und Brugg Immobilien AG die verbleibenden 50 Prozent übernehmen. Gemäss Grobkostenschätzung belaufen sich die von den beiden Gemeinden gemeinsam zu tragenden Kosten auf rund CHF 690'000.

Die Planungsvereinbarung sieht zudem vor, dass die beiden Standortgemeinden die Kosten für die Vorbereitungsarbeiten zur Phase 4 vollständig übernehmen. Gemäss Grobkostenschätzung belaufen sich diese Kosten für beide Gemeinden zusammen auf rund CHF 180'000.

Insgesamt tragen die Standortgemeinden damit Planungskosten von rund CHF 870'000. Diese werden auf Grundlage des aus der Testplanung abgeleiteten Nutzungsmasses (oberirdische Geschossfläche) im Verhältnis von 55 Prozent Stadt Brugg zu 45 Prozent Gemeinde Windisch

aufgeteilt. Die Aufteilung basiert auf dem gemäss Testplanung erwarteten Nutzungsmass im jeweiligen Gemeindegebiet. Daraus ergeben sich folgende Kostenanteile:

Projektpartner	Phase 3 Regionaler Sachplan (ohne Vorbereitung Phase 4)	Vorbereitung Phase 4 Nutzungsplanung	Kostenanteil Phase 3 und Vorbe- reitung Phase 4
Gemeinde Windisch	22.5 %	45 %	CHF 391'500
Stadt Brugg	27.5 %	55 %	CHF 478'500
Kanton Aargau	20 %	-	CHF 276'000
SBB AG	15 %	-	CHF 207'000
BRUGG Real Estate	15 %	-	CHF 207'000

Tabelle 4: Kostenteiler Phase 3 (rSP) und Vorbereitung Phase 4 (Nutzungsplanung)

Die Gemeinde Windisch übernimmt die Rechnungsführung im Projekt. Sie wird dafür von der Stadt Brugg mit **CHF 20'000** entschädigt.

5.3. Finanzierung

Der vorliegend beantragte Planungskredit (im Sinne eines Investitionsbeitrags an die Gemeinde Windisch) von CHF 498'500 für die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Phase 3 und Vorbereitungsarbeiten Phase 4) wird buchhalterisch über die Investitionsrechnung abgewickelt, danach in der Bilanz aktiviert und während 10 Jahren abgeschrieben. Die Erfolgsrechnung wird somit mit jährlichen Abschreibungen in der Höhe von CHF 49'850 belastet. Diese Investition wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau von Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen, mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährliche Minderertrag rund CHF 9'970.

6. Termine

Für die Erarbeitung des Entwurfs, die kantonale Vorprüfung, das Mitwirkungsverfahren, die Überarbeitung des Entwurfs sowie die kommunalen Beschlüsse wird ein Zeitraum von rund drei Jahren veranschlagt. Die Genehmigung des regionalen Sachplans durch den Regierungsrat wird Anfang 2029 erwartet.

	2026				2027				2028				2029			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Phase 3 - Regionaler Sachplan																
Vorbereitungsarbeiten / Entwurf																
Vorläufige Beurteilung																
Mitwirkungsverfahren																
Ergänzung/Fertigstellung rSP																
Beschluss / Genehmigung rSP																
Vorbereitung Phase 4																
Kreditbeschluss Phase 4																

Tabelle 5: Terminplan

Die Vorbereitung der nachfolgenden Phase 4, der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung, startet parallel zum Abschluss von Phase 3, damit eine unterbrechungsfreie Fortsetzung der Arbeiten möglich ist.

7. Projektmanagement

Das Projektmanagement ist in der Planungsvereinbarung der Projektpartner zur Phase 3 definiert. Die Projektpartner werden diese nach Kreditgenehmigung unterzeichnen. Sie regelt die Projektorganisation, Kostenrahmen und -beteiligung, Partizipation und weitere Punkte (siehe Beilage).

8. Motion Rauber und Mitunterzeichnende

Anlässlich der Sitzung des Einwohnerrates vom 26. Januar 2024 nahm der Stadtrat die Motion Andrea Rauber Saxer und Mitunterzeichnende betreffend Anpassung des Pflichtenhefts für den Planungskredit Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch entgegen.

Mit der Motion wurde beantragt, das Pflichtenheft für den Planungskredit zur Gebietsentwicklung im Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch dahingehend zu ändern, dass explizit auch Varianten geprüft werden, welche autoarm oder autofrei sind und keinen Anschluss an die Zentrumsentlastung vorsehen, respektive eine Änderung des aktuellen Richtplans in Kauf nehmen.

Die Synthese der Projektpartner hält fest, dass bei der Gebietsentwicklung von autoarmen und in Teilen von autofreien Nutzungen auszugehen ist. Gleichzeitig greift die Haltung der Projektsteuerung das Anliegen der Motionäre auf, keinen Anschluss an die Zentrumsentlastung vorzusehen.

Die Zielsetzungen der Motion sind damit inhaltlich erfüllt. Gestützt darauf kann die Motion als erledigt betrachtet werden.

9. Anträge

1. Sie wollen für die Gebietsentwicklung «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» für die Phase 3 «Erarbeitung eines regionalen Sachplans (rSP)» sowie für die Vorbereitung der Phase 4 (Teilrevision der Nutzungsplanung) einen Verpflichtungskredit von CHF 498'500 zuzüglich Teuerung ab Mai 2026 (Bundesamt für Statistik, Nominallohn-Index, Sektor 3, Wirtschaftszweig 69-75, Basis 2020 = 100) bewilligen.
2. Sie wollen die Motion Andrea Rauber Saxer und Mitunterzeichnende betreffend Anpassung des Pflichtenhefts für den Planungskredit Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch als erfüllt abschreiben.

STADTRAT BRUGG



Barbara Horlacher
Stadtpräsidentin



Matthias Guggisberg
Stadtschreiber

Beilagen (einsehbar auf der Homepage der Stadt Brugg):

1. Schlussbericht Testplanung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch vom 10. September 2026
2. Synthese der Projektpartner vom 26. Februar 2026
3. Perimeter regionaler Sachplan vom 27. Februar 2026
4. Verkehrliche Entwicklung Klosterzelg – Reutenen, Metron Verkehrsplanung AG vom 25. Juli 2025
5. Quartiererschliessung Stadtraum Bahnhof, Teamverkehr, vom 6. November 2025
6. Volkswirtschaftliche Potenzialanalyse zum Stadtraum Brugg Windisch, BAK Economics AG, vom Februar 2026
7. Entwurf Vereinbarung Projektpartner Phase 3