

## Brugg Windisch (AG) | Testplanung

# STADTRAUM BAHNHOF BRUGG WINDISCH

Schlussbericht | 10.9.2025



 **PLANPARTNER**  
RAUMPLANUNG  
STÄDTEBAU  
ENTWICKLUNG

## **Impressum**

### **Auftraggeberinnen**

Gemeinde Windisch  
Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch;  
vertreten durch: Roland Schneider, Leiter Planung und Bau, Gemeinde Windisch

Stadt Brugg  
Hauptstrasse 5 5201 Brugg;  
vertreten durch: Daniela Nay, Leiterin Planung und Bau, Stadt Brugg

BRUGG Immobilien AG  
Industriestrasse 21, 5201 Brugg;  
vertreten durch: Thorsten Busch, CEO BRUGG Immobilien AG

Schweizerische Bundesbahnen SBB  
SBB Immobilien Development, Anlageobjekte Entwicklung Central; Trüsselstrasse 2, 3014 Bern,  
vertreten durch: Samira Neuse, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central;  
SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte; Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten,  
vertreten durch: Eliane Jeanneret, Infrastruktur, Projektleiterin Netzentwicklung

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau;  
vertreten durch: Katrin Oser, Leiterin Orts-, Siedlungs-, Regionalplanung Ost, Abteilung Raumentwicklung,  
und Dominik Kramer, Leiter Infrastruktur, Abteilung Verkehr

### **Auftragnehmerin**

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich  
Bearbeitung:  
Susanne Frohn, Dipl. Ing. Arch BUW / MAS ETH / SIA  
Lea Schrepfer, BSc FHO in Raumplanung; Selina Masé, MSc ETH in Architektur  
Christoph Stäheli, Dipl. Ing. Raumplaner FH / FSU / REG A

Titelbild: Foto des Gebiets und Ergebnisskizze  
Ablage Bilder: 32508\_13A\_250000\_SBBW\_Bericht\_Bilder



## INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	5
1 Ausgangslage und Ziel	7
1.1 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	7
1.2 Gebietsentwicklung	9
2 Verfahren	11
2.1 Testplanung	11
2.2 Beteiligte und Rollen	11
2.3 Perimeter und Eigentumsverhältnisse	16
2.4 Rahmenbedingungen, Aufgabe, Ziele	19
2.5 Leitfragen	23
3 Projektbeiträge und Würdigungen	27
3.1 Beitrag Team «Corso»	29
3.2 Beitrag «Salewski Nater Kretz»	51
3.3 Beitrag «ARGE Henning Larsen mit Metron»	75
4 Erkenntnisse	99
4.1 Städtebau/Architektur	100
4.2 Freiraum/Stadtklima	108
4.3 Mobilität/Verkehr	111
4.4 Schnittstelle SBB	118
4.5 Nachhaltigkeit; Thema Klimaneutralität	119
4.6 Sozialraum/Nutzungen	121
4.7 Nutzungen/Markt/Wirtschaftlichkeit	124
4.8 Schrittweise Transformation	127
5 Empfehlungen	131
5.1 Ergebnisskizze	133
5.2 Städtebau/Architektur	134
5.3 Freiraum, Stadtklima	144
5.4 Mobilität und Verkehr	146



5.5	Schnittstelle SBB	155
5.6	Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität	156
5.7	Sozialraum/Nutzungen	158
5.8	Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit	160
5.9	Schrittweise Transformation	162
5.10	Übersichtsplan	163
6	Ausblick	165
6.1	Zielbild	166
6.2	Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	167
6.3	Ausblick planungsrechtliche Umsetzung	168
7	Genehmigung	169

## ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Transformation des heute industriell geprägten Gebiets südlich der Gleise bietet sich die Chance für eine attraktive Gestaltung des Bahnhofsraums und eine verbesserte Verbindung der öffentlichen Räume und Nutzungen über die Gleise hinweg. An der Schnittstelle der Stadt Brugg mit der Gemeinde Windisch soll eine neue Mitte mit Zentrumsfunktion entstehen. Die Planung misst sich an den Zielen einer nachhaltigen und klimaneutralen Siedlungsentwicklung.

**In der Testplanung wurden von Juni 2024 bis Juni 2025 räumliche Ideen für die Zukunft des «Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch» erarbeitet die illustrieren, wie sich dieser zu einem lebendigen, durchmischten Quartier entwickeln kann.**

Das fachlich breit aufgestellte Beurteilungsgremium wählte mittels Präqualifikation drei qualifizierte Planungsteams aus, welche die Disziplinen Städtebau, Freiraum, Verkehr und Sozialraum abdecken. Die Teams zeigten ihre Lösungsansätze in drei Workshops und diskutierten diese mit dem Beurteilungsgremium. Die Zwischenergebnisse aus den Workshops wurden mit der Echogruppe (interessierte Bevölkerung, Interessenvertreter), der Behördenvertretung (Politik, Behörden) und der kantonalen Begleitgruppe gespiegelt und die Rückmeldungen an die Teams weitergeleitet.

Als Ergebnis liegen drei differenzierte Lösungsansätze vor. Im Zusammenzug der Ansätze und als Ergebnis aus den Workshops hat das Beurteilungsgremium Erkenntnisse und Empfehlungen gewonnen. Diese dienen als Grundlage für die nächsten Schritte, insbesondere für die folgenden Planungsinstrumente.

- Übergeordnete Ziele sind die Ausschöpfung der vielfältigen Vorteile, welche sich aus der einmaligen, zentralen Lage ergeben, die verträgliche Einbettung der neuen Anlage in die bestehenden Strukturen, die schrittweise, zukunfts offene Transformation unter Einbezug der identitätsstiftenden Potenziale des Bestandes sowie Kriterien der Klimagerechtigkeit.
- Aufgrund der vorliegenden Studien und Lösungsansätze befand das Beurteilungsgremium im Gesamtperimeter eine bauliche Dichte von ca. 150'000–180'000 m<sup>2</sup> oberirdischer Geschossfläche GF<sub>oi</sub> als zweckmässig und verträglich (inklusive der optionalen Gebiete 215'000–225'000 m<sup>2</sup> GF<sub>oi</sub>), wobei die Konsumation des Maximalwertes die Erfüllung von Qualitätskriterien voraussetzt. Die Gebäudetypologien sollen als nutzungs offene Strukturen vorgesehen werden und hybride Nutzungskonstellationen ermöglichen.

- Die Ränder des neuen Quartiers sollen sorgfältig gestaltet und abgestimmt werden, besonders am Übergang zu den bestehenden Quartieren Klosterzelg und Reutenen; Freiräume und Erschliessung sollen an bestehende Strukturen anknüpfen.
- Zur Gleiskante wurde eine Höhenentwicklung von bis zu 60 m als vorteilhaft und verträglich beurteilt, ebenso eine volumetrische Akzentuierung an den internen Platzräumen.
- Der Freiraum entlang der Gleise ist gleichzeitig als Erholungsraum attraktiv und eröffnet als Raumsicherung für die geplante Zentrumsentlastung ZEL Flexibilität. Mit dem Kabelwerkplatz, dem Hallenplatz und dem aufgewerteten Campus-Platz werden zentrale Orientierungsräume verankert.
- Ob zur Vermeidung von Mehrverkehr in den bestehenden Quartieren ein Anschluss des neuen Stadtquartiers an die Südwestumfahrung und/oder ZEL sinnvoll ist, wird nach der Testplanung ermittelt, eingebettet in die übergeordneten räumlichen Zusammenhänge. Als Vorteil der zentralen Lage sollen mit Mobilitätskonzepten Reduktionen von Parkfeldern und Fahrten realisiert werden.
- Für eine umfassende Nachhaltigkeit sollen eine CO<sub>2</sub>-arme Entwicklung gefördert und die Prinzipien der 10-Minuten-Nachbarschaft umgesetzt werden.
- Der Umgang mit dem Bestand soll sorgfältig erfolgen mit Respekt vor der Geschichte des Ortes. Wo sinnvoll und möglich sollen Bestandsbauten erhalten und/oder strukturell integriert werden.
- Es sollen Quartiere mit eigenem Charakter entstehen, welche neben einem lagespezifischen und sozialräumlich tragfähigen Nutzungsmix die Kriterien einer robusten Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit erfüllen.

Gemäss der Einschätzung des Beurteilungsgremiums steht der Beitrag vom Team Salewski Nater Kretz in vielen Belangen im Vordergrund. Das Beurteilungsgremium empfiehlt, für die Weiterbearbeitung das Team Salewski Nater Kretz beizuziehen.

**Das Beurteilungsgremium bedankt sich bei den Planungsteams für das grosse Engagement und ist erfreut über die hohe Qualität und Bearbeitungstiefe der Schlussabgaben. Mit dem Ergebnis liegt eine gute Basis für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch vor.**



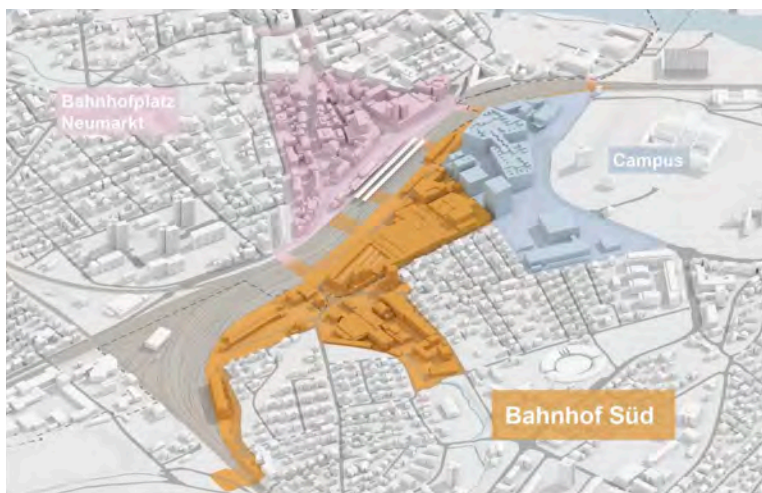
## 1 AUSGANGSLAGE UND ZIEL

### 1.1 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

#### Stadtraum Bhf Brugg Windisch

Das Gebiet um den Bahnhof Brugg Windisch weist grosses Potenzial zur stadträumlichen Entwicklung zu einem zentralen, identitätsstiftenden Ort auf. Es soll schrittweise zu einem attraktiven, urbanen, lebendigen Stadtteil entwickelt und durch eine qualitätsorientierte Entwicklung als Regionalzentrum mit Strahlkraft über den Stadtraum hinaus gestärkt werden.

**Bahnhof Süd** Südwestlich des Bahnareals befindet sich eines der letzten grossen bahnhofsnahen Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Auf den industriell geprägten Arealen besteht wegen struktureller und betrieblicher Veränderungen Spielraum für neue Nutzungen. Gemäss vorangegangener Studien kann das neue Quartier mittel- bis langfristig zu einem neuen Lebensraum für insgesamt 4'000 bis 6'000 Personen (Einwohnende und Arbeitsplätze) transformiert werden. Diese Schätzung galt es im Rahmen der Testplanung zu überprüfen.



32508\_25A\_230428\_Perimeter\_3D.png

Abb. 1 Übersicht Bereiche der Gebietsentwicklung (Quelle: Gebietsentwicklung; Stand: 10.08.2022)

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, Vision Mitte, rGVK

Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) bezeichnet; auf der Grundlage des überkommunalen Richtplans Vision Mitte vom März 2006 konnten u.a. mit dem Campus FHNW und dem Centurion Tower erfolgreiche Erneuerungen umgesetzt werden.

**Standort** Das Gebiet liegt an der Schnittstelle der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch. In unmittelbarer Nachbarschaft treffen industrielle Strukturen und durchgrünte Ein- und Mehrfamilienhaus-



quartiere mit unterschiedlichen Massstäben aufeinander. Mit Bahnhofplatz / Neumarkt und Altstadt Brugg, dem ehemaligen Doppelkloster Königsfelden mit parkartigem Umschwung, Campus FHNW und verschiedenen Höhenakzenten charakterisieren vielfältige Strukturen die Umgebung. Südwestlich grenzt jenseits der Gleise die Arbeitszone Rütene an das Gebiet an. Mit Anschluss an die Südwestumfahrung und mit dem Knoten Zürcherstrasse ist das Gebiet heute punktuell an die übergeordnete MIV-Erschliessung angebunden.



Abb. 2 Luftbild Gebiet Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Quelle: agis; Zugriff: 01.03.2023)

**Auslöser und Ziel** Auslöser der Planung sind die Entwicklungsabsichten der privaten Grundeigentümerinnen und -eigentümer, der Erneuerungsbedarf bahnnahe Infrastrukturen und öffentlicher Räume sowie die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch.

Angestrebt wird die schrittweise Transformation des Gebiets in ein nutzungsdurchmischtes Quartier mit sorgfältiger Gestaltung des öffentlichen Raums sowie einer Aufwertung der Gleisquerungen und Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof. Im Sinne einer zukunftsgerichteten Planung mit langem Entwicklungshorizont misst sich die Planung an den Zielen des Pariser Klimaabkommens.





Eigentumsverhältnisse	Mit der BRUGG Immobilien AG und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB sind die beiden grössten Grundeigentümer/-innen Teil der Projektpartnerschaft.
Federführung	Die Federführung der Gebietsentwicklung liegt bei der Gemeinde Windisch und der Stadt Brugg.
Einbindung Politik	Politik und Behörden sind eng in den Planungsprozess eingebunden.
Partizipation	Zur Einbindung der interessierten Bevölkerung wurde 2022 ein Partizipationsprozess lanciert, der die Testplanung und die Fortschreibung der Gebietsentwicklung begleitet, u.a. in Form einer Echogruppe mit Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen, Verbände und Parteien.

### 1.2.1 Zentrale Ziele Gebietsentwicklung

Ziele der Gebietsentwicklung Im Rahmen der Planungsvereinbarung vom Mai 2021 haben sich die Projektpartner/-innen auf folgende übergeordnete Entwicklungsziele geeinigt:

- **Starkes Zentrum:** Stärken des attraktiven Wohn-, Arbeits-, Bildungsstandortes mit Ausstrahlung über die Kantons-grenze.
- **Attraktiver Bahnhof:** Organisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg für Reisende des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigezeiten.
- **Verbindung und Vernetzen:** Vernetzen der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnhofsareal hinweg.
- **Belebte öffentliche Räume:** Fördern von Nutzungsvielfalt und attraktiven, belebten, öffentlichen Räumen um den Bahnhof.
- **Qualitätsvolle Quartierentwicklung:** Schrittweise, nachhaltige, gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere am Bahnhof.
- **Gemeinsamer Planungsprozess:** Die Projektpartner sichern sich eine gemeinschaftliche, abgestimmte Entwicklung zu und binden die interessierte Bevölkerung aktiv mit ein.

Ergänzend dazu wurde folgendes Entwicklungsziel formuliert:

- **Klimaneutralität:** Die Gebietsentwicklung ist klimaneutral, gestützt auf das Pariser Abkommen, auszurichten.



## 2 VERFAHREN

### Testplanung

Zur Findung von konkreten Lösungsansätzen für die Gebietsentwicklung fand im Zeitraum Juni 2024 (Startveranstaltung) bis Juni 2025 (Schlussworkshop) eine Testplanung statt. Im Rahmen der Testplanung wurden von drei Planungsteams Konzepte für die Entwicklung des Gebiets erarbeitet.

### 2.1 Testplanung

**Selektives Verfahren** Die Testplanung wurde im selektiven Verfahren gemäss Art. 19 der Interkantonalen Vereinbarung des öffentlichen Beschaffungswesens (IVöB; SAR 150.960) durchgeführt.

**SIA** Die SIA-Ordnung 143, Ausgabe 2009, gilt subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen; zu beachten ist ebenfalls die SIA-Wegleitung 142i-604d.

#### 2.1.1 Termine

**Termine** Die Testplanung fand mit folgenden Veranstaltungen statt:

- Startveranstaltung: 27. Juni 2024
- Fragenstellung: August 2024
- Workshop 1: 23. Oktober 2024
- Workshop 2: 13. Februar 2025
- Workshop 3 / Schlussworkshop: 22. Mai 2025
- Ergebnis-Sitzung Beurteilungsgremium: 26. Juni 2025
- Schlussveranstaltung: 18. September 2025

### 2.2 Beteiligte und Rollen

#### 2.2.1 Auftraggeberin

**Auftraggebende** Auftraggebende der Testplanung sind die Projektpartner/-innen Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, BRUGG Immobilien AG, Kanton Aargau, Schweizerische Bundesbahnen SBB. Die Gemeinde Windisch vertritt die Auftraggebenden.

**Ausschreibenden Stelle** Ausschreibende Stelle ist die Gemeinde Windisch, vertreten durch Roland Schneider, Leiter Planung und Bau Gemeinde Windisch.

#### 2.2.2 Projektsteuerung

**Projektsteuerung** Verantwortlich für die strategische Leitung der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch ist die Projektsteuerung.



Neben politischen Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch sowie der Projektleitung der Gebietsentwicklung sind alle fünf Projektpartner/-innen in der Projektsteuerung vertreten.

Die Projektpartner/-innen waren als stimmberechtigte Experten im Beurteilungsgremium vertreten.

### 2.2.3 Beurteilungsgremium

Beurteilungsgremium Das Beurteilungsgremium war wie folgt zusammengesetzt:

Fachexpertinnen/-experten	<p><b>Fachexpertinnen/-experten (mit Stimmrecht)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manuel Scholl, agps; Städtebau / Architektur; Vorsitz</li> <li>• Anne Kaestle, Duplex Architekten; Architektur / Städtebau</li> <li>• Jan Stadelmann, S2L; Freiraum / Stadtklima</li> <li>• Aline Renard, Transitec; Mobilität / Verkehr</li> <li>• Michael Mettler, SHIFT; Nachhaltigkeit</li> <li>• Joëlle Zimmerli, zimraum; Sozialraum</li> <li>• Andreas Bleisch, Wüest Partner; Nutzungen / Markt</li> <li>• Katrin Oser, Kanton Aargau, Leiterin Orts-, Siedlungs- und Regionalplanung Ost, Abteilung Raumentwicklung, BVU</li> </ul>
Sachexpertinnen/-experten	<p><b>Sachexpertinnen/-experten (mit Stimmrecht)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roland Schneider, Gemeinde Windisch, Leiter Planung und Bau; Gesamtprojektleiter Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch</li> <li>• Daniela Nay, Stadt Brugg, Leiterin Planung und Bau</li> <li>• Samira Neuse, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Immobilien<sup>1</sup></li> <li>• Eliane Jeanneret, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur, Projektleiterin Netzentwicklung</li> <li>• Urs Bollhalder, BRUGG Immobilien AG, Projektleiter</li> <li>• Thorsten Busch, BRUGG Immobilien AG, CEO</li> </ul>

### 2.2.4 Expertinnen/Experten und Gäste (ohne Stimmrecht)

Expertinnen/Experten / Stellvertretung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dominik Kramer, Kanton Aargau, Leiter Infrastruktur, Abteilung Verkehr; Ersatz Katrin Oser</li> <li>• Natalie Urbach Pomer, Gesamtprojektleiterin SBB Immobilien, Ersatz Samira Neuse</li> <li>• Dominic Church, Stadt Brugg, Bereichsleiter Stadtentwicklung; Ersatz Daniela Nay</li> </ul>
---	---

<sup>1</sup> Bis und mit Startveranstaltung war Salomé Mall, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central und Smart City als Fachexpertin vertreten.



- David Beerli, Gemeinde Windisch, Raumplaner; Ersatz Roland Schneider
- Lukas Zumsteg, Gemeinde Windisch, Planungs- und Baukommission; Ersatz Fachexperte Städtebau und Architektur
- Beat Klaus, Stadt Brugg, Bau- und Planungskommission; Ersatz Fachexperte Städtebau und Architektur

Gäste Weitere Gäste wurden bedarfsabhängig einbezogen.

### 2.2.5 Externe Fachpersonen und Fachstellen

Externe Fachpersonen /  
Fachstellen

- Marcel Dasen, Dipl. Umweltingenieur FH, Abteilungsleiter Umwelt; CSD Ingenieure AG; externe Fachperson (beratend) für die Themen Umwelt, Lärmschutz, nicht ionisierende Strahlung NIS, Störfall, Körperschall, Erschütterungen (Einbezug in der Verfahrensvorbereitung)
- Fachstellen Kanton Aargau:
  - Departement Finanzen und Ressourcen, Immobilien Aargau (IMAG)
  - Departement für Volkswirtschaft und Inneres DVI / Standortförderung
  - Departement Bildung, Kultur, Sport BKS
  - Kantonsarchäologie
  - Kantonale Denkmalpflege
  - Umweltfachstelle Kanton
  - Weitere Fachstellen

Der Einbezug der kantonalen Fachstellen erfolgt über die beigezogenen kantonalen Expertinnen/-experten.

### 2.2.6 Politik / Behörden

Politik / Behörden

Die Information von Politik und Behörden erfolgte als Behördenvertretung im Nachgang der Workshops durch den Vorsitzenden des Beurteilungsgremiums mit einer Tageszusammenfassung.

Behördenvertretung

Mitglieder der Behördenvertretung sind:

- Heidi Ammon, Gemeindepräsidentin Windisch
- Barbara Horlacher, Frau Stadtammann Brugg
- Reto Candinas, Gemeinderat Windisch
- Roger Brogli, Stadtrat Brugg
- Daniel Kolb, Abteilungsleiter Raumentwicklung, Kanton Aargau
- Carlo Degelo, Abteilungsleiter Verkehr, Kanton Aargau
- Martin Bühler, Unterabteilungsleiter Realisierung, Abteilung Tiefbau, Kanton Aargau
- Bau- und Planungskommission Stadt Brugg und Gemeinde Windisch



### 2.2.7 Verfahrensbegleitung

Organisation Die Vorbereitung, Organisation und fachliche Begleitung des Verfahrens erfolgte durch:

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich;  
Susanne Frohn; Selina Masé; Lea Schrepfer

### 2.2.8 Externe Unterstützung Projektpartner/-innen

Externe Mandatsträger/-innen Die Projektpartner/-innen werden durch externe Mandatsträger/-innen unterstützt:

- **Gesamtleitung Gebietsmanagement:** TBF + Partner AG, Richard Zickermann
- **Partizipation:** Kontextplan AG, Eva Gerber

Die Mandatsträger/-innen nahmen an den Workshops teil.

### 2.2.9 Echogruppe

Echogruppe Die Echogruppe wurde in separaten Veranstaltungen (ohne die Planungsteams) über die Zwischenstände des Verfahrens informiert und es wurde ein Feedback eingeholt. Dieses wurde dem Beurteilungsgremium und den Planungsteams als zusätzliche Grundlage für die Beurteilung zur Verfügung gestellt.

### 2.2.10 Planungsteams

Planungsteams Basierend auf dem Präqualifikationsverfahren und dem Entscheid der Projektsteuerung vom 8. Mai 2024 wurden folgende Planungsteams mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt:

- **Team «ARGE Henning Larsen mit Metron Architektur»**
  - ARGE Henning Larsen, Kopenhagen & Metron Architektur AG, Brugg; Städtebau / Architektur
  - ARGE Metron Bern AG, Bern & Henning Larsen, Überlingen; Freiraum / Stadtklima
  - Metron Verkehrsplanung AG, Brugg; Mobilität / Verkehr
  - Stephanie Weiss, HSLU; Nutzungen / Sozialraum
- **Team «Salewski Nater Kretz»**
  - Salewski Nater Kretz AG, Zürich; Städtebau / Architektur
  - BÖE Studio, Zürich; Freiraum / Stadtklima
  - TEAMverkehr.zug AG, Cham; Mobilität / Verkehr
  - Cabane Urbane Strategien & Entwicklung, Basel; Nutzungen / Sozialraum



- **Team «Corso»**

- Corso (ehem. Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH), Zürich; Städtebau / Architektur
- Quadra GmbH, Zürich; Freiraum / Stadtklima
- Basler & Hoffmann AG, Zürich; Mobilität / Verkehr
- Alexa Bodammer, HSLU; Nutzungen / Sozialraum

Entschädigung Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Studie erhielt jedes Planungsteam eine pauschale Entschädigung von CHF 130'000 (inkl. Nebenkosten, inkl. 8,1% MwSt.).



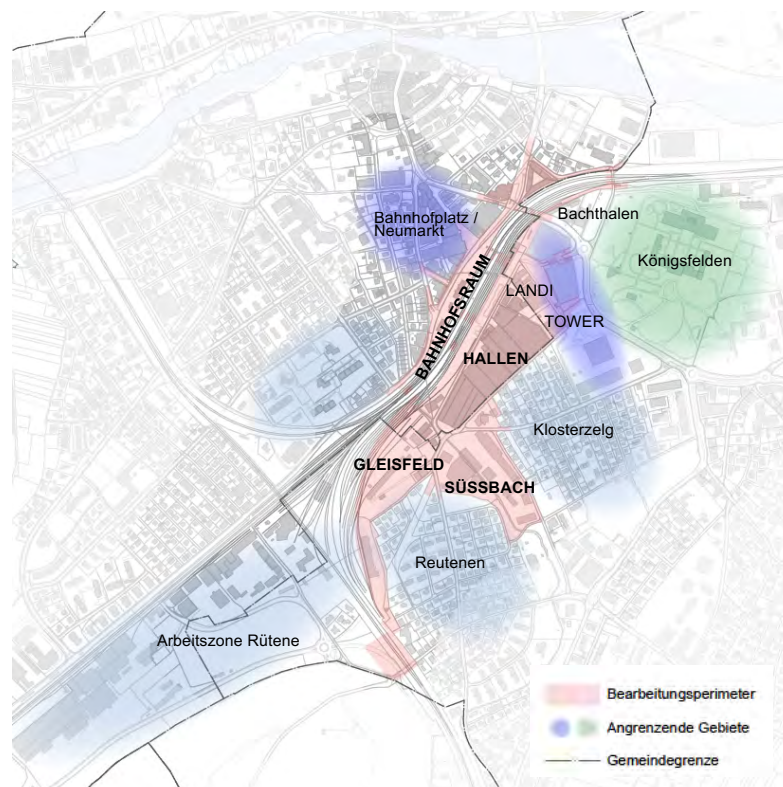
## 2.3 Perimeter und Eigentumsverhältnisse

### Perimeter

Für die Bearbeitung in der Testplanung wurde zwischen einem Betrachtungs- und einem Bearbeitungsperimeter unterschieden.

Betrachtungsperimeter /  
übergeordnete Einbettung

Der Betrachtungsperimeter diente als Grundlage für die Überlegungen zur Einbettung der geplanten Entwicklung in die Umgebung. Der Betrachtungsperimeter war in diesem Sinne nicht scharf abgegrenzt.



32508\_29A\_240315\_Betrachtungsperimeter\_Plan

Abb. 4 Betrachtungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

Bearbeitungsperimeter /  
konkreter Lösungsansatz

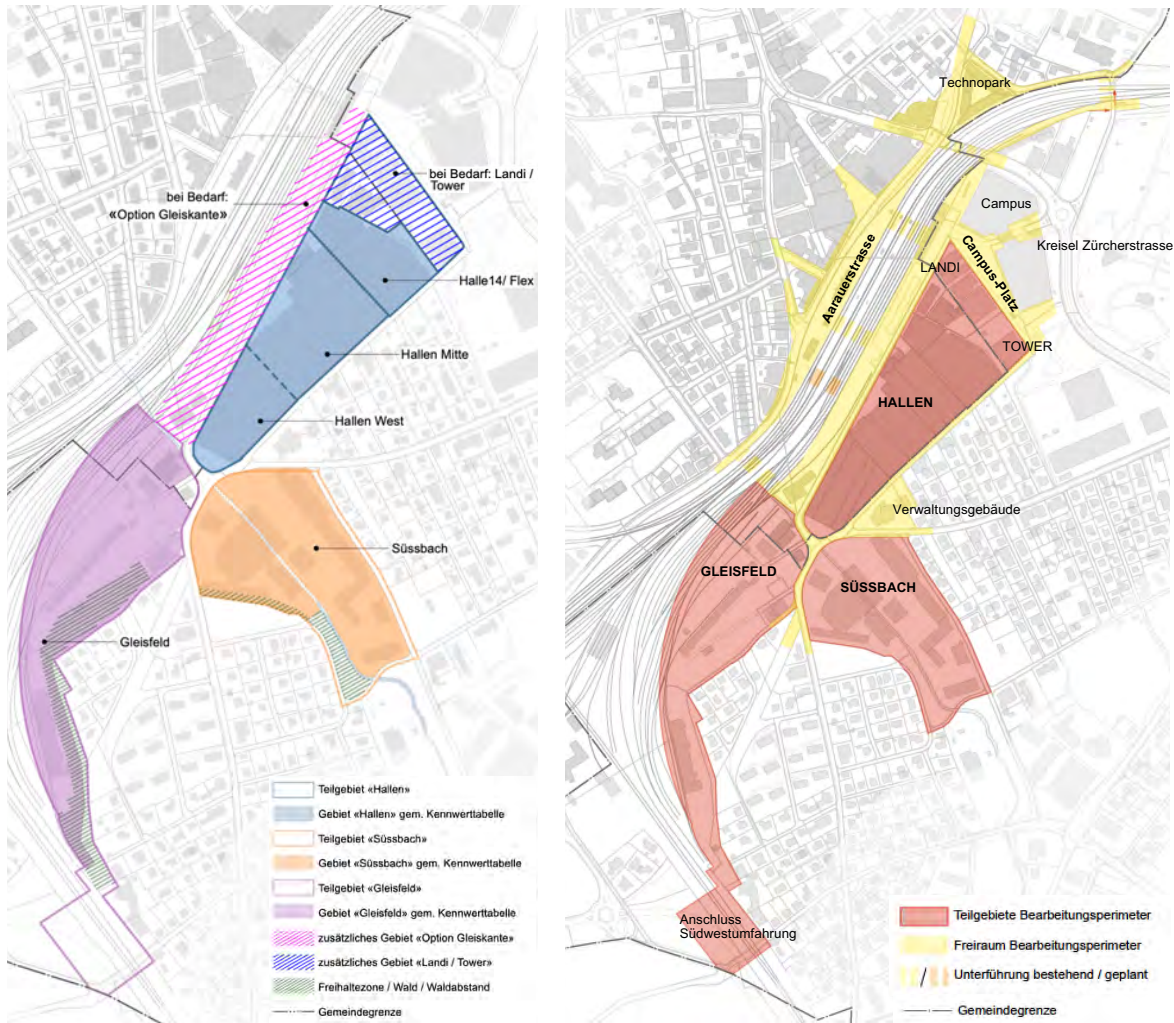
Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Bereich Bahnhof Süd mit angrenzendem Bahnhofsraum beiderseits der Gleise, bestehenden und geplanten Unterführungen, Campus-Platz und Verwaltungsgebäude sowie die angrenzenden Strassenräume.

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters sollten konkrete Aussagen zur baulichen und freiräumlichen Entwicklung, zur Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume, zum Erschliessungs- und Mobilitätskonzept sowie zur Nutzungsverteilung getroffen werden.

Die Abgrenzung des Bearbeitungsperimeters erfolgte zum Gleisfeld gemäss den SBB-Interessenslinien sowie entsprechend der bestehenden Parzellierung und der Eigentumsverhältnisse,



sowie anhand der angrenzenden Platz- und Verkehrsräume, beinhaltend auch den möglichen Anschluss an die Südwestumfahrung.



32508\_29A\_240315\_Bearbeitungsperimeter\_Plan

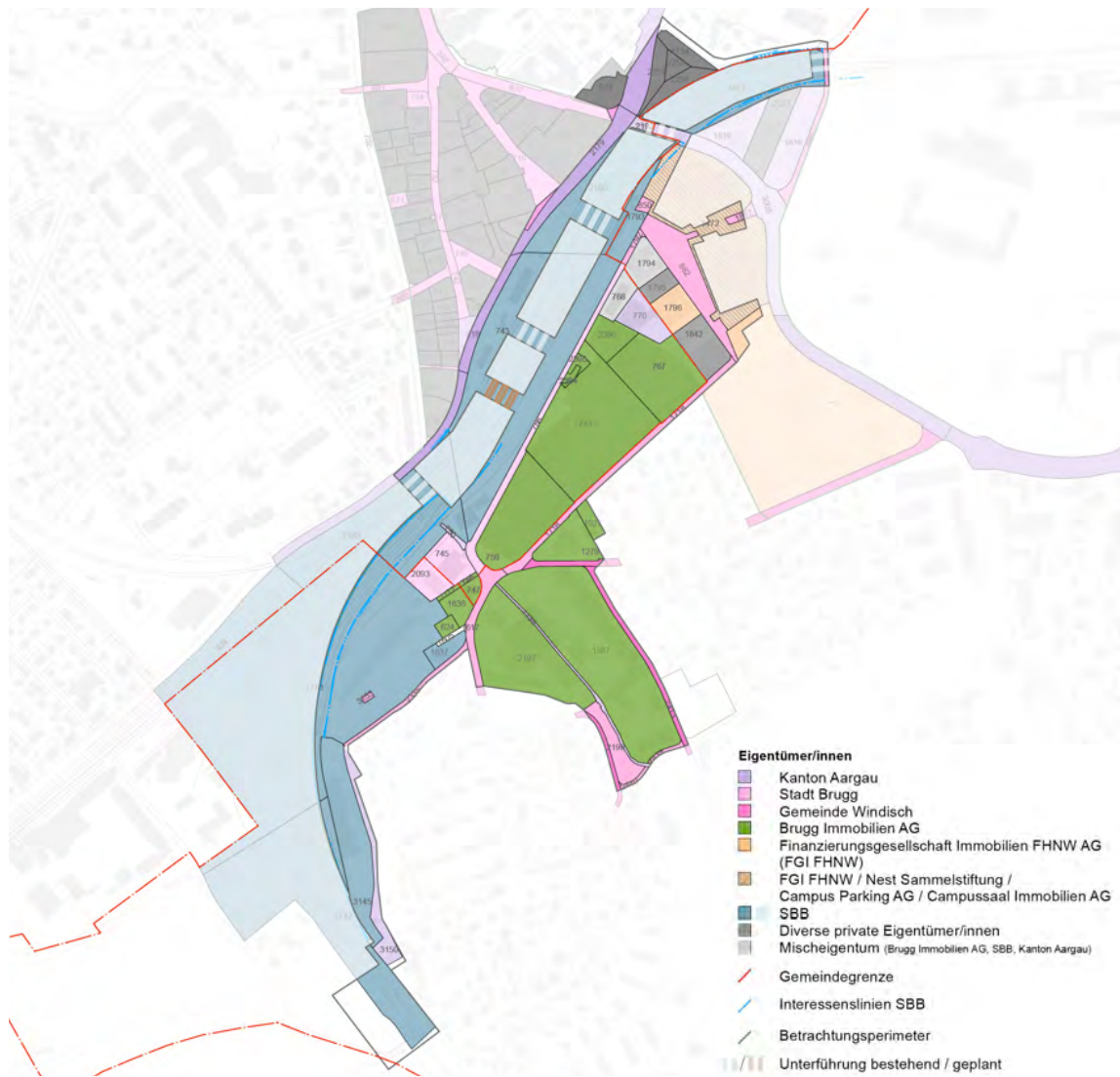
Abb. 5 Links: Bearbeitungsperimeter mit optionalen Teilgebieten (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 6 Rechts: Bearbeitungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

**Eigentumsverhältnisse**

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters verteilen sich die Flächen auf folgende Eigentümer/-innen (vgl. Abbildung 7):

- Gemeinde Windisch: 16'000 m<sup>2</sup>
- Stadt Brugg: 6'300 m<sup>2</sup>
- Kanton Aargau: 18'600 m<sup>2</sup>
- Schweizerische Bundesbahnen SBB: 40'100 m<sup>2</sup>
- BRUGG Immobilien AG: 67'400 m<sup>2</sup>
- Dritte: 36'400 m<sup>2</sup>



32508\_29A\_230512\_Eigentumsplan\_Plan

Abb. 7 Übersicht Eigentumsverhältnisse (Quelle: eigene Darstellung)



## 2.4 Rahmenbedingungen, Aufgabe, Ziele

### 2.4.1 Rahmenbedingungen

#### Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen

Für die angestrebte Gebietstransformation werden Anpassungen des Planungs- und Baurechts, insbesondere der rechtskräftigen Zonierung (vgl. BNO Windisch § 23 Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26 Abs. 5) erforderlich. Die konsolidierten Erkenntnisse der Testplanung sollen als Grundlage für die ff. planungs- und baurechtlichen Anpassungen und Instrumente dienen. Als erster Schritt zur Verankerung der geplanten Entwicklung und als Grundlage für die folgenden planungsrechtlichen Anpassungen und Instrumente soll ein regionaler Sachplan (rSP) gemäss BauG § 12a erarbeitet werden.

#### Teilgebiete «Hallen», «Süssbach»

Die Teilgebiete «Hallen» und «Süssbach» sind gemäss rechtskräftiger BNO Brugg und Windisch der Arbeitszone Kabelwerke zugeordnet (BNO Brugg § 26, BNO Windisch §23). Eine Umstrukturierung der Arbeitszone Kabelwerke setzt gemäss BNO neben der Teiländerung der Nutzungsplanung eine Abstimmung mit bestehenden Entwicklungsrichtplänen resp. deren Neufestsetzung sowie unter Umständen eine Sondernutzungsplanung (z. B. Gestaltungsplan) voraus.

#### Teilgebiet «Gleisfeld»

Das Teilgebiet «Gleisfeld» ist der Wohn- und Arbeitszone WA3 (BNO Brugg §19) und somit bereits einer Zone zur Realisierung der künftigen Mischnutzung zugewiesen; es gilt eine Gestaltungsplanpflicht.

#### Bahnhofsraum

Im Bahnhofsraum befindet sich die Zone Campus (BNO Brugg § 16), für welche in der BNO Brugg u.a. definiert ist, dass dieser Bereich der Entwicklung des Bahnhofgebiets zu einem Ort von hoher städtebaulicher und urbaner Qualität dienen soll. In der Zone Campus gelten die Vorgaben des Entwicklungsrichtplans Vision Mitte, welche durch Gestaltungspläne grundeigentümerverbindlich festzulegen sind.

#### Entwicklungsschwerpunkt ESP

Der behördenverbindliche Richtplan des Kantons Aargau bezeichnet den Standort mit Substandorten Brugg-Windisch Vision Mitte und Brugg-Windisch West als wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt ESP von kantonaler Bedeutung, welcher als wichtiger Standort und Impulsgeber für die Region nachhaltig entwickelt und gestaltet werden soll. Gemäss Richtplan sind im ESP Brugg-Windisch Vision Mitte als Vorrangnutzungen arbeitsplatzintensive Nutzungen sowie Nutzungen mit hohem Personenverkehr vorzusehen, gemäss Richtplan handelt es sich um ein sogenanntes Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. In den Entwicklungsschwerpunkten ESP kann in der Nutzungsplanung von den



Vorrangnutzungen abgewichen werden, soweit die Eignung für andere, regional abgestimmte Nutzungen nachgewiesen wird und die kantonalen Interessen berücksichtigt werden.

Mit dem Ziel einer angemessenen Zukunftsoffenheit werden in den Projektvorschlägen der Testplanung Bandbreiten eines Wohnanteils von ca. 30 Prozent bis ca. 70 Prozent in nutzungsflexiblen Gebäudestrukturen gezeigt.

Ein untergeordneter Wohnanteil (nicht mehr als 40 bis 50 Prozent) ist vereinbar mit den Zielen des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts ESP von kantonalen Bedeutung (Richtplan: Plananweisung und örtliche Festlegung, lit. 1 ESP von kantonalen Bedeutung Nr. 4 Substandort Brugg-Windisch Vision Mitte).

Heute besteht aus Sicht der Entwicklungsträger das Anliegen, entsprechend dem aktuellen Marktbedürfnis den Anteil Wohnnutzungen so wenig wie möglich zu beschränken. Aus Sicht der Grundeigentümer/-innen ist gemäss heutiger Nachfragesicht Wohnen zu bevorzugen und es sollte in diesem Sinne mehr Flexibilität im Umgang mit dem kantonalen Richtplan resp. den Anforderungen des ESP ermöglicht werden.

#### Weitere Rahmenbedingungen und Grundlagen

Im Programm der Testplanung wurden die weiteren relevanten Grundlagen erläutert und als Arbeitsgrundlagen mit detaillierten Inhalten zur Verfügung gestellt, u. a. die Folgenden:

- **Gesamtverkehrskonzept GVK Raum Brugg-Windisch** mit Aussagen zu Massnahmen für alle Verkehrsträger und Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr;
- **Erhaltungsziele des ISOS**, welches innerhalb des Testplanungsperrimeters Festlegungen trifft zur Stadt Brugg und zum Gebiet Königsfelden in Windisch, sowie für die Gebiete «Fabrikareal südlich vom Bahnhof» und «Gleisanlagen mit Rangierbahnhof und Auffahrtsrampe zur Brücke» ein Erhaltungsziel b definiert. Im ISOS zum Gebiet Königsfelden, welches unmittelbar an den Bearbeitungsperimeter grenzt, wird u.a. das kleinteilige Arbeiterhausquartier Klosterzelg (Aufnahmekategorie AB «ursprüngliche Struktur / ursprüngliche Substanz», Erhaltungsziel B «Erhalten der Struktur») erwähnt;
- **Auflistung kantonale und kommunale Schutz-/ Inventarobjekte**, Verweise auf das ISBA-Inventar und das Kulturgesetz des Kantons Aargau KG;
- Entwicklungsrichtplan **Vision Mitte** von 2006;
- Angaben zu den **relevanten Umweltthemen** (Eisenbahnlärm, Strassenlärm, Störfall, NIS, Klimaanalysekarte) sowie Gutachten zu weiteren Themen (belastete Standorte,



Erschütterungen, Baugrund/Geologie, Archäologie, Hochwassergefahren, Grundwasser);

- **Verkehrskonzept** Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch von 2021 mit Aussagen zu den verkehrlichen Grundlagen für das Entwicklungsgebiet und Potenzialstudie 2020, welche als Grundlage zur Mengenermittlung im Verkehrskonzept diente;
- **Masterplan und Entwicklungszielplan SBB**; 2021/22 mit Angaben zur zukünftigen Anlagenausgestaltung und relevanten Interessenslinien.

#### 2.4.2 Aufgabe

##### Zukunft Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

Im Rahmen der Testplanung sollten Vorschläge für die schrittweise bauliche und freiräumliche Transformation des Gebiets und dessen verkehrliche Anbindung und Nutzung erarbeitet werden.

##### Einstellung industrielle Nutzung

Ausgelöst durch die absehbare Einstellung der Produktion der Brugg Kabel AG resp. deren Nachfolgern auf dem Areal der Brugg Immobilien AG beabsichtigt die BLAG die sog. Teilgebiete «Hallen» und «Süssbach» umzunutzen und baulich zu verdichten.

##### Aufwertung Bahnhof und Bahnhofsumfeld; Entwicklung Gleisfeld

Die SBB planen den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Brugg-Windisch; unterschiedliche Mobilitätsangebote am Bahnhof bzw. in dessen Umgebung sollen verkettet und die Umsteigebeziehungen optimiert werden. Das Bahnhofsumfeld soll baulich und sozial verdichtet und zu einem attraktiven, durchmischten und belebten Stadtquartier entwickelt werden, in welchem der Bahnhof als repräsentatives und identitätsstiftendes Element positioniert werden soll.

Für das Teilgebiet «Gleisfeld» wird eine bauliche Verdichtung mit einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen angestrebt und es soll an geeigneter Stelle durch publikumsintensive Erdgeschosse mit Verkaufs-, Gastronomie- bzw. Büro- und Gewerbenutzungen ergänzt werden.

##### Themenfächer

Neben den baulichen und freiräumlichen Vorschlägen für die Zukunft der Teilgebiete «Süssbach», «Hallen», «Gleisfeld» und deren Anbindung sollten die Aufwertung und der Ausbau des räumlichen Übergangs über die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg-Windisch mit den Unterführungen und deren räumlichen Anknüpfungspunkten sowie die Gestaltung der Industriestrasse bearbeitet werden. Die Campus-Passage mit angrenzendem Bahnhofplatz und Campus-Platz stellte dabei eine Schlüsselstelle dar, ebenso die Übergänge zu den südöstlich angrenzenden kleinteiligen Quartieren.



Künftige Nutzungen	Die Vorschläge für die künftigen Nutzungen der Teilgebiete sollten, ausgehend von ihren jeweiligen Lagequalitäten, im Dialog mit dem Beurteilungsgremium ausgelotet und formuliert werden.
Umgang mit geplanter Zentrumsentlastung ZEL	<p>Im Umgang mit der in Teilbereichen unterirdisch geplanten Zentrumsentlastung ZEL und mit der Prämisse, durch die Gebietsentwicklung möglichst wenig / keinen Mehrverkehr in den bestehenden Quartieren zu erzeugen, sollte innerhalb eines Variantenstudiums gezeigt werden, wie die geplante Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch mit und ohne Anschluss an die künftige Zentrumsentlastung ZEL erfolgen könnte.</p> <p>Es war Aufgabe der Teams, die Lage des Tunnelportals für das künftige Tunnelbauwerk der ZEL mit entsprechender Tunnellänge («Tunnel lang» / «kurz») zu überprüfen und für die favorisierte Lösung zu argumentieren. Gemäss dem Kantonalen Richtplan ist die Lage des Tunnelportals mittig im Gebiet vor dem Teilgebiet «Hallen» festgesetzt. Denkbar und möglich ist jedoch eine Verschiebung der Tunnellage um 300 m nach Südwesten in das Teilgebiet «Gleisfeld». Hierzu wurde bereits eine Studie erarbeitet. Die zusätzliche Tunnellänge ist zwar einerseits mit deutlichen Mehrkosten jedoch andererseits mit massgeblichen Gewinnen hinsichtlich städtebaulichem Anordnungsspielraum verbunden. Es war Aufgabe der Teams, die jeweiligen Vor- und Nachteile abzuwägen und aufzuzeigen.</p>
Ziele Pariser Abkommen	Die Bearbeitung sollte jeweils unter integraler Berücksichtigung der langfristig angestrebten Klimaneutralität erfolgen. Bezüglich des Umgangs mit den Inhalten des Pariser Abkommens sollten u.a. stufengerechte Aussagen erbracht werden hinsichtlich der Themenkreise Graue Energie, Stadtklima (u.a. Gebäudestellung, Durchlüftung, Entsiegelung), Begrünungen und Baumstandorte, induzierte Mobilität.
Schrittweise Entwicklung	Für die Festlegung der baulichen Etappierung waren die zeitlichen Abhängigkeiten der Teilgebiete zu berücksichtigen.

#### 2.4.3 Ziele der Projektpartner/-innen

##### Ziele der Projektpartner/-innen

Stadt Brugg, Gemeinde Windisch	Für die Projektpartner/-innen stehen für die Gebietsentwicklung des Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch folgende Ziele im Vordergrund:
	Aus Sicht der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch steht die verbesserte Verwebung der beiden Siedlungsgebiete über die Gleise hinweg und eine Aufwertung des Bahnhofsumfelds sowie die Raumsicherung für die zu diesem Zweck erforderlichen und attraktiv gestalteten Infrastrukturen im Vordergrund.



Brugg Immobilien AG, SBB Für ihre Grundstücke streben die Eigentümer/-innen an, diese langfristig in Wert zu setzen und neben der wirtschaftlichen auch ihre ökologische und soziale Zukunftsfähigkeit sicherzustellen. Angestrebt wird seitens der Eigentümer/-innen eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Areale mit neuen Flächenangeboten, die langfristig am Markt bestehen können.

Neben der Entwicklung des Teilgebiets «Gleisfeld» steht für die SBB der langfristige Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Brugg Windisch gemäss dem Masterplan und dem Entwicklungszielplan mit einer Aufwertung des Bahnhofsumfelds im Vordergrund.

Kanton Aargau Seitens des Kantons Aargau steht eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und eine hochwertige baulich-räumliche Gestaltung der Quartiere, des Freiraums und der öffentlichen Räume unter Berücksichtigung der künftigen Nutzenden (Wohnbevölkerung, Berufstätige, Auszubildende etc.) im Vordergrund. Die Inhalte und Zielsetzungen Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch mit Raumsicherung der geplanten Zentrumsentlastung (u.a. Tunnellänge), Velonetz und Velovorzugsroute sowie übergeordneter und interner verkehrlicher Anbindung und Erschliessung des Gebiets (u.a. Buslinien, Gleisquerungen Fuss- und Veloverkehr) sollen zur Anwendung kommen.

## 2.5 Leitfragen

In der Testplanung galt es, folgende Leitfragen stufengerecht zu diskutieren bzw. zu beantworten:

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Transformation        | Mit welchen Massnahmen kann die nachhaltige, schrittweise Transformation des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch zu einem lebendigen, durchmischten, wirtschaftlich prosperierenden Quartier gelingen?   |
| Nachhaltigkeit        | Wie können entsprechend den Zielen des Pariser Abkommens langfristig eine CO <sub>2</sub> -arme Entwicklung und ein möglichst klimaneutraler Betrieb stufengerecht umgesetzt werden? Welche Handlungsoptionen u. a. hinsichtlich Grauer Energie, Baumstandorten und Begrünungen sowie induzierter Mobilität sollen langfristig Anwendung finden? |
| Städtebau/Architektur | Wie kann das Potenzial des Vorhabens an zentraler Lage mit neuer Massstäblichkeit und neuer Dichte als stadträumlicher Mehrwert umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln wird die Verwebung der neuen Strukturen mit den gewachsenen Stadträumen erreicht? Welcher Stellenwert kommt den öffentlichen Freiräumen zu?                                |



Welche räumlichen und baulichen Typologien werden lagespezifisch für die Zukunft der Teilgebiete vorgeschlagen? Welche Höhenentwicklung an welchem Ort und welche baulichen Dichten werden als zweckmässig erachtet?

Welche Spuren der Vergangenheit sollen als identitätsstiftende Elemente aufgegriffen oder neu interpretiert werden?

**Freiraum** Welche Frei- und Aussenraumstrukturen sollen das Gebiet künftig prägen? Mit welchen Massnahmen kann die Aufwertung der beiderseitigen Bahnkanten und ein räumlich attraktiver Auftakt der Unterführungen gelingen? Wie werden stadtklimatische Aspekte berücksichtigt? Mit welchen rasch umsetzbaren Massnahmen können kurzfristig räumliche Gewinne erzielt werden?

Wie gelingt die räumliche Schnittstelle und funktionale Anbindung mit den angrenzenden Quartieren und wie können verträgliche Schnittstellen und Anknüpfungspunkte zu den angrenzenden kleinteiligen Strukturen geschaffen werden, z.B. mittels Durchwegung/Freiflächen?

**Mobilität/Verkehr** Welche Massnahmen sind zur gesamtverkehrlichen Erschliessung des Standortes erforderlich? Mit welchem Mobilitätskonzept wird möglichst wenig Mehrverkehr erzeugt und werden die Auswirkungen auf das bestehende Quartier minimiert bzw. vermieden? Mit welchen verkehrlichen Massnahmen kann der Strassenraum aufgewertet werden? Wie können allfällige strukturelle Änderungen des Verkehrsregimes in das Quartier eingebettet werden?

Wie sind die Anknüpfungspunkte an die übergeordnete Erschliessung vorzusehen? Welche Lösungsszenarien sind denkbar für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung einerseits mit und andererseits ohne Quartieranschluss an die Zentrumsentlastung ZEL? Mit welchen Argumenten kann eine Tunnelverlängerung der ZEL um 300 m gegenüber derjenigen gemäss der Richtplanfestsetzung begründet werden?

**Nutzungen** Welches Nutzungsangebot und welche Nutzungsverteilung sind dem künftigen Areal angemessen? Wie kann das Potenzial der Erdgeschossnutzungen ideal genutzt werden? Welche Chancen bieten mobile/temporäre Nutzungen?

Welche Arbeitsnutzungen sollen an welchen Lagen in die Konzepte integriert werden (Stichwort Wirtschaftsstandort)?

Wie verändern sich die Nutzungen um das Bahnhofsumfeld, u. a. hinsichtlich Frequenz, Aufenthalt und Kommerz?



Etappierung Welches Potenzial und welche gestalterischen Möglichkeiten bieten die Zwischenstände der Übergangsphasen? Wie kann während der schrittweisen Umsetzung eine Aufwertung für die unterschiedlichen Nutzergruppen erfolgen?



### 3 PROJEKTBEITRÄGE UND WÜRDIGUNGEN

**Dank** Das Beurteilungsgremium bedankt sich bei den drei Planungsteams für das grosse Engagement in der Testplanung und würdigt die sorgfältige Ausarbeitung der unterschiedlichen Konzepte. Die hohe Qualität der Schlussabgabe wird begrüsst.

**Alle Planungsteams haben sich intensiv mit der komplexen Aufgabenstellung auseinandergesetzt und unterschiedliche Lösungsansätze präsentiert.**

**Alle Projekte leisten einen wertvollen Beitrag für die nachfolgenden Planungen und das weitere Vorgehen.**

Plakate und Kennzahlen im Anhang Im Folgenden sind die Projektbeschriebe und Würdigungen zu den Konzeptvorschlägen der Planungsteams abgebildet. Die Plakate der Schlussabgabe und die Zusammenfassung der Kennzahlen sind im Anhang dargestellt.







### 3.1.1 Projektbeschreibung und Würdigung: Teambeitrag «Corso»

#### Städtebau/Architektur

#### 3.1.1.1 Städtebau/Architektur; Team: «Corso»

##### Projektbeschreibung

#### Struktur und Einbettung

Der Vorschlag baut auf einer soliden städtebaulichen Struktur auf, welche die wesentlichen städtischen Verbindungen aufnimmt und stärkt sowie die einzelnen Teilgebiete unterschiedlich prägt. Neben den bereits etablierten freiräumlichen Bezugsachsen werden im Bereich «Hallen» drei Querungen in Richtung Klosterzelg eingeführt, welche von mehreren Punkten entlang der Gleise in die Tiefe führen. Die landschaftlich charakterisierten Freiräume entlang der Unteren Klosterzelgstrasse und insbesondere entlang des Süssbachs und um die Villa Bruneck wirken bezüglich Siedlungsstruktur eher als Fugen denn als Nahtstellen.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso\_8.pdf.png  
32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso\_4.pdf.png

Abb. 9 Links: Städtebauliches Konzept; Team «Corso»

Abb. 10 Rechts: Übergeordnete Einbettung; Team s.o.

#### Interessenslinie SBB und ZEL

Entlang der Gleise wird auf unveränderter ZEL-Linienführung dieselbe teils be- oder überbaut und damit ab der Velounterführung eine prägnante Gebäudekante definiert. Die Tragbarkeit der Verbindung von Infrastruktur und Hochbau ist kritisch zu überprüfen. Das Team setzt eine ZEL-Variante mit extralangem Tunnel mit dem Tunnelportal südwestlich des Teilgebiets «Gleisfeld» voraus. Ebenso setzt das Team voraus, dass auf einen Anschluss an die ZEL verzichtet werden soll. Bei einer ZEL-Variante mit kurzem Tunnel würden entlang der oberirdischen Strecke die Randbebauung entfallen (ca. 35'000 m<sup>2</sup> oberirdischer Geschossfläche G<sub>Foi</sub> weniger) und das städtebauliche Muster geschwächt.



- Baufelder** Die allgemein gut erschlossenen und adressierten Baufelder sind über den ganzen Planungssperimeter klein geschnitten. Die blockrandähnlichen Gebäudegruppen umschliessen in enger Stellung isoliert wirkende Innenhöfe, deren räumliche Qualität ebenso wie deren geringe Flexibilität kritisch beurteilt wird.
- Gebäudetypologie** Die dargestellten Gebäudetypen sind mehrheitlich von mittlerem oder kleinem Format, was eine ökonomische und ökologische Bauweise erschwert und, insbesondere bei einem hohen Anteil an Nicht-Wohnnutzungen, wenig tragfähig erscheint. Gut positioniert ist der markante Hochpunkt am mittigen «Kabelwerkplatz», der als Gegenstück zum Centurion-Hochhaus einen zweiten Attraktor bildet und den Übergang zu den westlichen Teilbereichen zeichnet. An dieser Stelle wäre es wünschenswert, dass das nutzungsbezogen wichtige Forum (in den Hallen 1–5) mehr städtebauliche Präsenz erhalten würde.
- Bestand und Identität** Die Umnutzung von Bestandesbauten als Identitätsträger und Teilintegration in neue Nutzungsstrukturen in pragmatischem Umgang ist sinnvoll und wird begrüsst.
- Nebst der identitätsstiftenden Wirkung bestehender Bauten und des erwähnten Hochhauses als Merkmale wird mit dem neuen Gleisdach, das alle Gleise überspannt und Campus-Platz und Neumarkplatz in Beziehung setzt, eine Massnahme mit signalhafter und gemeindeverbindender Wirkung vorgeschlagen, bei der aber das Verhältnis von Aufwand und Nutzung kritisch beurteilt wird.
- Das SBB-Materialmagazin wird erhalten.
- Etappeierung / Flexibilität** Die vorgeschlagenen Entwicklungsstufen sind plausibel und berücksichtigen die Interessenslinien und den Freiverlad SBB.

**Würdigung** **Würdigung: Städtebau/Architektur; Team: «Corso»**

Insgesamt wurde eine städtebauliche Struktur entwickelt, welche die Randbedingungen berücksichtigt und sich angemessen mit der städtischen Umgebung vernetzt. Allerdings sind die vorgeschlagenen Baufelder und Bauvolumen zu kleinteilig und dispers ausgebildet. Die vorgeschlagenen Gebäudetypologien wirken in Bezug auf die verschiedenen Nutzungsszenarien und auf die örtlichen Potenziale zu klein und starr.

Die Disposition wird seitens des Beurteilungsgremiums als grundsätzlich verträglich und plausibel in die Umgebung eingebettet beurteilt. Der Hochpunkt und der vorgelagerte Platzraum im Gebiet «Hallen» und die gezeigten Typologien und



Setzungen in den Teilgebieten «Gleisfeld» und «Süssbach» erscheinen teilweise etwas ortsfremd, mit abrupten Übergängen.

Die vom Planungsteam vorgeschlagene Verlagerung des Tunnelportals auf die Position südlich des Teilgebiets «Gleisfeld» («extralang») entspricht weder derjenigen Lage gemäss Richtplanfestsetzung noch liegt sie innerhalb des Anordnungsspielraums einer möglichen Verlagerung von 300 m nach Südwest ins Teilgebiet «Gleisfeld». Die Position ist aufgrund der Topografie und den mit dieser Verlängerung verbundenen Kosten nicht möglich. Durch die Verlegung des Portals vom Teilgebiet «Hallen» an die südwestliche Position kann die freigespielte Fläche als stadträumlich attraktive Vorzone und/oder Adresse zum Gleiskörper gestaltet werden, insbesondere werden der Kabelwerkplatz und die entlang des Gleises vorgeschlagenen Gebäudevolumen ermöglicht.



32508\_28A\_250616\_Corso\_1.tif

Abb. 11 Modellfotos; Team «Corso»



32508\_28A\_250616\_Corso\_1.tif

Abb. 12 Modellfotos; Team «Corso»



### 3.1.1.2 Freiraum/Stadtklima; Team «Corso»

#### Projektbeschreibung

#### Übergeordnete Einbindung

Die Freiraumstruktur baut auf dem Ziel auf, die verschiedenen Stadt- und Freiraumstrukturen stärker miteinander zu verknüpfen – bei gleichzeitiger Erhaltung und Stärkung der räumlichen und atmosphärischen Vielfalt. Die Grundstruktur dieses Netztes bilden einerseits urbane Freiraumachsen: die Zentrumsachse zwischen Altstadt Brugg und Ortszentrum Windisch als belebte, frequentierte Querverbindung, der Bahnhofzugang Süd als quartierbedeutende ruhige Naherholungsachse sowie die beiden durchgehend öffentlichen Stadtraum-Abfolgen nördlich und südlich des Gleisfelds. Ergänzt wird diese urbane Grundstruktur mit einem grünen Freiraumnetz, das Anschlüsse an die umliegenden Frei- und Landschaftsräume schafft: Mit dem Süssbach als längsvernetzendem Landschaftsraum und der Grünverbindung im Bereich der unteren Klosterzelgstrasse wird der Stadtraum strukturiert und Freizeitverbindungen werden gestärkt bzw. Lücken geschlossen.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 26.pdf  
32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 33.pdf\_1

Abb. 13 Links: Freiraum, Ökologie, Klima, Schema 3; Team «Corso»

Abb. 14 Mitte: Freiraum, Ökologie, Klima, Schema 1; Team s.o.

Abb. 15 Rechts: Freiraum, Ökologie, Klima, Schema 2; Team s.o.

#### Drei zentrale Orte als frei- und stadträumliche Scharniere

Durch die städtebauliche Konzeption entstehen drei zentrale Orte, sogenannte Scharniere: der Bahnhofplatz, der Kabelwerkplatz und der Bruneggpark. Sie sind zentrale Treffpunkte und Aufenthaltsorte im Quartier und zeichnen sich durch ihre je eigene Gestaltung und Nutzung aus. Die beiden bei den Bahnhofzugängen liegenden Plätze sind infolge ihrer Funktion als stark frequentierte Ankunfts- und Umsteigepunkte urban gestaltet. An den Rändern sind die Plätze stark begrünt. Zwischen den beiden



Platzsituationen liegen die linear angeordneten Haltekanten des Bushofs. Eine breite begrünte Zone zwischen Bebauung und Haltestellen begleitet den Bushof und dient als Promenade, ist aber auch ein Warte- und Aufenthaltsraum. Als Ergänzung zu den beiden platzartigen Scharnieren bildet der Bruneggpark einen zentralen und begrünten Quartiertreffpunkt. Sein Charakter als Stadtpark wird ergänzt durch aktive Ränder in Form einer raumbildenden Bebauung und publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen. Er ist zudem Kreuzungsstelle der Naherholungsrundgänge und soll zu einem beliebten Zielort ausgestaltet werden. Gleichzeitig erfüllt er als Teil des Gewässerraums des Süssbachs eine bedeutende ökologische Vernetzungsfunktion.

Mehrere lineare Freiraumstrukturen zur Vernetzung	Der Süssbach wird als strukturierende blaugüne Verbindung mit wichtiger stadtklimatischer und ökologischer Funktion durchgehend offengelegt und gegenüber der heutigen Lage leicht verschoben. Es entsteht eine von Regen geprägte Landschaft mit einer naturnahen Gestaltung. Die topografische Kante zu den umliegenden Strukturen soll inszeniert und jeweils unterschiedlich behandelt bzw. gestalterisch ausgezeichnet werden: als Wald, als Fuss- und Veloverbindung, als Terrasse sowie als Garten.
Verschiedene Quartiere und Wohnhöfe	Der an den Süsspark und Bruneggpark angrenzende Industriepark wird als ruderaler Freiraum aus der Geschichte des Ortes abgeleitet. Der Gleispark ist ein Konglomerat aus platzartigen Räumen, Höfen und grünen Randbereichen. Das «Hallenquartier» ist geprägt durch verschiedenartige Gassen und intime Wohnhöfe, die als nachbarschaftliche Treffpunkte gestaltet sind.
Bahnhofplatz Brugg	Der Bahnhofplatz Brugg wird durch die Verlegung eines wesentlichen Teils der Bushaltestellen auf Windischer Seite entlastet und nach der Realisierung der ZEL sogar zu einem vollständig verkehrsfreien Platz. Vorgesehen ist ein grosszügiger, repräsentativer Stadtplatz, der durch Bauminselfen begrünt, aber offen gestaltet ist. Infolge der vielen Wunschlinien des Fussverkehrs sind viele Flächen begehbar.
Grundsätze der ökologischen und stadtklimatischen Ausformulierung	Sowohl die übergeordnete wie auch kleinräumige Grünraumvernetzung erfolgt über stark begrünte öffentliche und private Freiräume. Durch ökologisch wertvolle Landschaftselemente wie Hecken, Feuchtbiotope, Wiesen- und Waldrandstreifen sowie offene Weideflächen wird eine naturnahe Durchlässigkeit geschaffen, die Biodiversität fördert und Wanderkorridore für Tiere ermöglicht. Zur Hitzeminderung sind klimaaktive Freiflächen mit hoher Verdunstungsleistung, Verschattung durch Bäume und naturnahe Retentionsflächen vorgesehen.

**Würdigung** **Würdigung: Freiraum/Stadtklima; Team: «Corso»**

Die grosse Qualität des Beitrags liegt in der Betrachtung und Einbindung des stadt- und freiräumlichen Konzepts in das übergeordnete Netz aus Frei- und Landschaftsräumen. Diese klare und aus den bestehenden Verbindungen abgeleitete Struktur überzeugt als robustes und gleichzeitig vielfältiges, angemessenes Freiraumgerüst.

Leider bleiben die Vertiefungen der relevanten Orte und Freiräume sehr schematisch und es stellen sich Fragen sowohl bezüglich der Glaubwürdigkeit des übergeordneten Konzepts wie auch nach den konkreten räumlichen Qualitäten. Überzeugend ist die Zentrumsachse als Abfolge urbaner und belebter Freiräume. Die Verkehrsbefreiung beim Bahnhofplatz Brugg ist ein interessanter Ansatz für diesen bedeutenden Ort. Weniger überzeugend ist hingegen der Kabelwerkplatz. Die leicht zur Unterführung versetzte Lage, die fehlende Anbindung an das übergeordnete Freiraumnetz und die Belegung mit einer Buswendeschleife wirken problematisch, trotz guter städtebaulicher Fassung des Raums. Die zwischen Kabelwerkplatz und Bahnhofplatz liegende Bahnhofpromenade entlang der Busparkierung scheint möglich, ist jedoch relativ beengt. Der Bushof ist eine markante Zäsur sowohl in Längs- wie auch in Querrichtung.

Potenziell interessant, aber in der Vertiefung eher verunklärt, scheint der Bereich um den Süssbach. Zwar ist die Typologie des Bruneggparks als Ort grundsätzlich denkbar, das Zusammenwirken von Bruneggpark, Süssbach, Industriepark, grüner Fuge, bewaldeter Hangkante und dem Gleispark jedoch unklar. Hier fehlen Aussagen zu den Übergängen und den angedachten Freiraumqualitäten und -nutzungen, welche über die übergeordneten und damit auch generischen Freiraumziele wie Ökologie und Stadtklima hinausgehen. Die Anschlüsse wirken zufällig und bilden eher Brüche denn eine vernetzende Funktion. Die Hierarchien der Räume sind teilweise unklar.

Das übergeordnete interessante Konzept wirkt in der Vertiefung fragmentiert und wenig präzise. Somit entstehen Zweifel, ob die Freiräume tatsächlich zwischen den verschiedenen Quartierstrukturen vermitteln – und die konzeptionell angedachten Verbindungsfunktionen der Naherholungsräume und -achsen letztlich eingehalten werden können.

Die vorgeschlagenen Gestaltungsprämissen zu ökologischen und stadtklimasensiblen Aspekten sind wertvoll und zeitgemäss. Die Übersetzung derselben in die Räume – gerade auch in die Strassen und Gassen – sind leider nur bedingt ablesbar. Eine



etwas präzisere Auseinandersetzung mit den stadträumlichen Qualitäten der verschiedenen Räume, deren Typologien und Übergänge innerhalb der Freiraumkonfiguration wäre wertvoll gewesen.

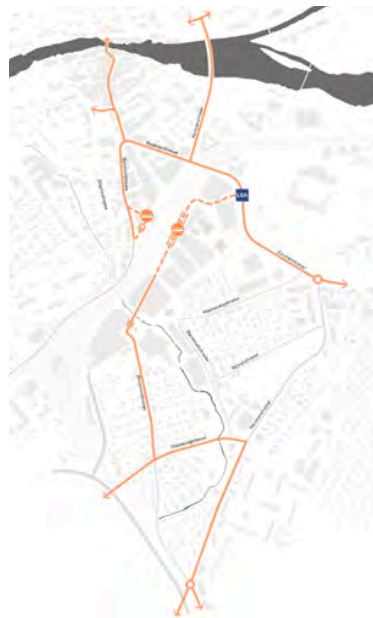
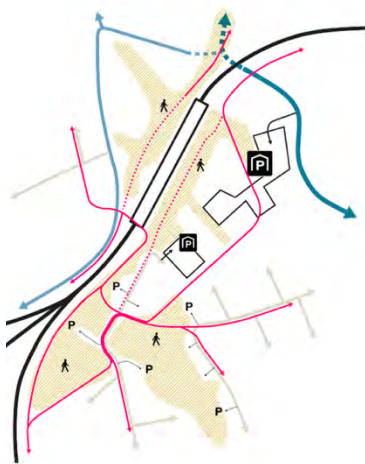


### 3.1.1.3 Verkehr/Mobilität; Team «Corso»

#### Mobilität/Verkehr

#### Projektbeschreibung

MIV Aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem öV und der Nähe zu diversen Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb des Gebiets und zur Altstadt geht das Team «Corso» grundsätzlich von einer autoarmen Entwicklung mit niedrigem MIV-Anteil aus. Mit dem Ziel der gewünschten Modalsplit-Verlagerung zugunsten des öV, des Fuss- und des Veloverkehrs schlägt es eine signifikante Reduktion der Parkplätze über die Absenkung der BNO hinaus vor. Dieses Vorgehen wird vom Planungsteam im Sinne einer angebotsorientierten Planung argumentiert mit einer sehr guten öV-Erreichbarkeit des Gebiets, hohem Potenzial für Fuss- und Veloverkehr dank zahlreicher Nutzungen mit lokalem Einzugsgebiet, hoher Nutzungsmischung und Mehrfachnutzungspotenzial der Parkplätze. Die stärkste Reduktion des Parkfeldbedarfs gegenüber den Festlegungen der BNO wird in Bahnhofsnähe in den Teilgebieten «Hallen» und «Landi/Tower» vorgesehen. Alle Parkfelder sollen bewirtschaftet sein und sind zentral in zwei Parkierungsanlagen angeordnet (Campus-Parkhaus: 250 PP und unterirdisches Rollenlager mit einem Potenzial von 670 PP). Die Machbarkeit der Parkierung im unterirdischen Rollenlager wird nicht detailliert aufgezeigt.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 7.pdf  
32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 28.pdf

Abb. 16 Links: Erschliessungskonzept; Team «Corso»

Abb. 17 Mitte: Öffentlicher Verkehr; Team s.o.

Abb. 18 Rechts: Fuss- und Veloverkehr; Team s.o.



Parkplätze und Verkehrsaufkommen

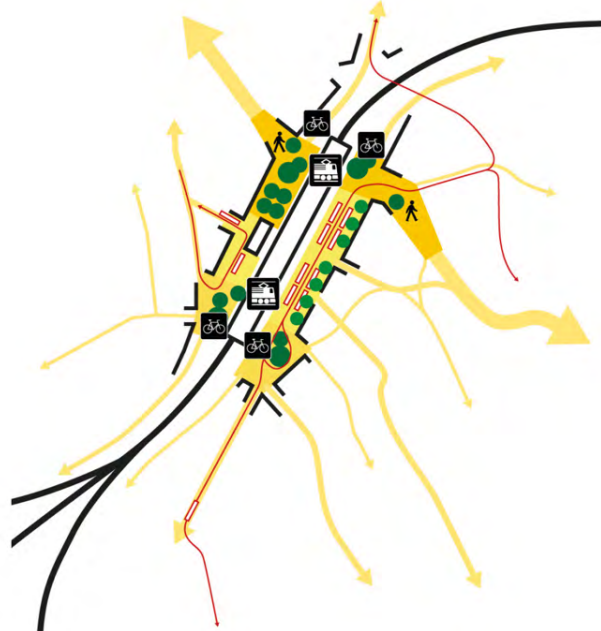
Die vorgeschlagene Anzahl Parkplätze liegt je nach Nutzungsvariante bei ca. 0,14 bis 0,17 PP/100 m<sup>2</sup> GfOI (379 bis 390 PP), das geschätzte Verkehrsaufkommen zwischen 1700 und 2600 Fahrzeugen Fhz/Tag.<sup>2</sup>

Aufgrund des als niedrig erachteten Verkehrsaufkommens schlägt das Team vor, die MIV-Erschliessung hauptsächlich über die bestehenden Quartierstrassen (Reutenen-, Habsburg-, Klosterzelg- und Römerstrasse) und zu einem kleineren Teil über den Campus-Platz abzuwickeln. Die heutige Bahnhofsstrasse / Industriestrasse wird dem öV, Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. Die Reutenenstrasse wird im gleisnahen nördlichen Teil verlegt, um einen grösseren Bruneggpark zu ermöglichen.

Die gezeigte Bügellösung Brugg via Badener-/Bahnhofstrasse berücksichtigt verschiedene Randbedingungen (Kantonsstrasse, mit/vor Realisierung ZEL u.a.) ungenügend und wird von den Standortgemeinden (wegen des ohne flankierende Massnahmen in der Nähe der Brugger Altstadt potenziell anfallenden Mehrverkehrs) als eher nachteilig beurteilt.

Bahnhofspromenade

Als wichtige strukturierende Achse für die Gebietsentwicklung wird die Bahnhofspromenade vom MIV freigespielt und neu als öV-, Fussverkehrs-, und Veloachse ausgebildet.



32508\_12A\_250508\_CORSO\_Bruggwindisch\_bahnhof\_plakaten\_corso.pdf

Abb. 19 Bahnhofplätze der Zukunft; Team «Corso»

<sup>2</sup> Eine Anzahl von weniger als 0,2PP/100m<sup>2</sup> gilt als autofrei, dies u.a. gemäss der Definition des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS; «Immobilien und Mobilität».



**ZEL-Anschluss** Ein Anschluss an die Zentrumsentlastung ZEL wird seitens des Planungsteams «Corso» als nachteilig erachtet mit der Begründung, dass der direkte Anschluss autoaffine Nutzungen und ein erhöhtes Fahrtenaufkommen mit sich ziehen würde. Gemäss der Einschätzung des Teams würde die verbesserte MIV-Erreichbarkeit die ausgezeichnete öV-Erschliessungsgüte konkurrenzieren und sich negativ auf die nachhaltige Entwicklung des Gebiets auswirken. Konkrete quantitative Aussagen zu dem vom Team angenommenen erhöhten Verkehrsaufkommen im Falle eines ZEL-Anschlusses liegen nicht vor. Der Mehrverkehr durchs Quartier wird seitens des Teams nicht kommentiert. Ob ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit anderen Mitteln als der markanten Reduktion der Parkfelder vermieden werden kann, bleibt offen.



32508\_12A\_250508\_CORSO\_Brugwindisch\_bahnhof\_plakaten\_corso.pdf

Abb. 20 Erschliessungskonzept in Varianten mit und ohne Quartieran-schluss an die ZEL; Team «Corso»

**Öffentlicher Verkehr öV** Der Busbahnhof wird mehrheitlich auf der Südseite der Gleise («Windischer Seite») angeordnet, so dass der resultierende, vom Busverkehr freigespielte Raum auf der Nordseite («Brugger Seite») der Gleise aufgewertet, begrünt und als Aufenthaltsraum ausgestaltet werden kann. Das Team schlägt entlang der neuen Buspromenade südlich der Gleise («Windischer Seite») einen Ausbau mit bis zu 10 Behindertengleichstellungsgesetz-behiG-konformen Haltekanten vor. Die Zufahrt der Busse soll über den Campus-Knoten erfolgen; zur Steuerung der Ströme, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zur Busbevorzugung wird am Campus-Knoten (Bahnhof-/Zürcherstrasse) eine Lichtsignalanlage (LSA) vorgeschlagen.



**Fuss-/Veloverkehr** Das Fussverkehrsaufkommen wird mit 5'500 Fussverkehrswegen angenommen (zuzüglich rund 16'000 zusätzlicher Wege zu den öV-Haltestellen), das Veloverkehrsaufkommen wird aufgrund eigener Modalsplit-Annahmen des Teams basierend auf dem kantonal verankerten Zielbild einer «Verdreifachung im Veloverkehr» bis 2040 auf rund 5500 Velofahrten (inkl. Binnenverkehr) geschätzt. Im Projektbeitrag misst das Team dem Fussverkehr mit dem Ausbau der Personenunterführungen Campus und Mitte, einem engmaschigen Fusswegnetz und der Priorisierung des Fussverkehrs im direkten Bahnhofumfeld grosse Bedeutung zu.

Für den Veloverkehr wird entsprechend der aktuellen kommunalen Planung eine dritte Unterführung unter dem Gleisfeld geprüft. Die Velovorzugsroute wird mit verschiedenen Richtungswechseln über den Campus-Platz und die untere Klosterzelgstrasse gegenüber den kantonalen Plänen verlängert; sie umfährt somit das Gebiet «Hallen». Der Veloparkierungsbedarf wird auf ca. 10'000 Abstellplätze geschätzt, für welche der räumliche Nachweis nicht detailliert erbracht wird; einzig die grösseren bahnhofsbezogenen Veloparkierungsstandorte werden verortet.

**Würdigung** **Würdigung: Verkehr/Mobilität; Team «Corso»**

Das Team zeigt interessante konzeptionelle Überlegungen zum Thema Mobilität/Verkehr und stellt diese in einem ergänzenden Bericht dar, basierend auf den vorliegenden Grundlagen und bekannten Rahmenbedingungen, insbesondere basierend auf dem Verkehrskonzept 2021.

Der Ansatz einer Busverlagerung auf die Seite südlich der Gleise («Windischer Seite») wird als innovativer Ansatz seitens des Beurteilungsgremiums begrüsst und wurde intensiv diskutiert, jedoch mit dem Ergebnis, dass die Funktionalität und Umsetzbarkeit des Ansatzes im Rahmen der Testplanung nicht abschliessend nachgewiesen wird und daher auf den Ansatz verzichtet werden soll.

Die Aussagen zum Verkehr und zur Mobilität werden eher allgemein gehalten und verschiedene Nachweise werden nicht dokumentiert (u.a. Befahrbarkeit des Bushofs, Aufteilung der Parkplätze in die vorgeschlagenen Anlagen, räumliche Machbarkeit der Veloparkierungsanlagen in der gewünschten Grösse). Ein entsprechender Nachweis wäre wünschenswert gewesen.

Die vorgeschlagene Verkehrsführung im Quartier Stadtraum ist nachvollziehbar dargestellt und argumentiert. Die vom Team angenommenen quantitativen Eckwerte (Anzahl erforderliche Parkplätze und Verkehrsaufkommen) sind tief und beruhen auf sehr



ambitionierten Annahmen, deren Marktfähigkeit u.a. eigentümergeitig hinterfragt wird. Der Mehrverkehr gegenüber dem Ist-Zustand sowie für jeden einzelnen Strassenabschnitt wird nicht dargestellt, was vom Beurteilungsgremium als kritisch betrachtet wird.

Die Führung der Velovorzugsroute ist nicht ganz durchdacht (die wenig intuitive Führung mit vielen Richtungswechseln hätte mit einer Anpassung der Führung an beiden Enden kompensiert werden können), die Führung der Hauptroute entlang der Gleise ist von der sozialen Sicherheit her etwas kritisch.

Mit dem gezeigten Konzept ohne Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an das übergeordnete Strassennetz, z.B. ZEL und stattdessen Verkehrsführung über die Reutenen- und Klosterzelgstrasse wird der mit der geplanten Entwicklung prognostizierte Verkehr durch die bestehenden Quartiere geführt. Wie viel Mehrverkehr es gegenüber heute bedeutet und ob dieser Mehrverkehr verträglich abgewickelt werden kann bzw. welche flankierenden Massnahmen erforderlich wären, wurde vom Team nicht untersucht, was das Beurteilungsgremium als kritisch erachtet.

Die Argumentation des Teams zu einem möglichen Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die Zentrumsentlastung ZEL ist für das Beurteilungsgremium noch nicht abschliessend nachvollziehbar. Die Betrachtung soll daher im Nachgang zur Testplanung vertieft werden.

Das Team zeigt nur die Tunnellage mit Verlängerung um 300 m nach Südwest in das Teilgebiet «Gleisfeld». Damit wird ein Anordnungsspielraum geschaffen, der eine attraktive Begegnungszone, eine gute freiräumliche Gestaltung sowie eine Nutzflächenverdichtung ermöglicht.

Die Rahmenbedingungen des Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch sind eingehalten.



### 3.1.1.4 SBB-Infrastruktur; Team «Corso»

#### Projektbeschreibung und Würdigung

Interessenslinien IL 1 und 2 Die Interessenslinien IL1 und 2 sind eingehalten und in der Umsetzung berücksichtigt. Es fehlt allerdings ein Zwischenzustand zwischen Inkrafttreten IL 1 und IL 2. Während dieser ca. 50 Jahren ist momentan keine Nutzung der freiwerdenden Fläche vorgesehen (spontan: Freiraum/Grünfläche). Bei der Gestaltung des Freiraums entlang der Bahn gilt es die Bepflanzungsvorgaben entlang der Bahn zu beachten.

Freiverlad Der Freiverlad kann bis zur Inbetriebnahme ZEL bzw. Inkrafttreten IL 1 erhalten bleiben.



32508\_12A\_250508\_CORSO\_Bruggwindisch\_bahnhof\_plakaten\_corso.pdf

Abb. 21 Links: Zoom-in; Bahnhofsbereich; Team «Corso»

Abb. 22 Rechts: Zoom-in Tunnelportal ZEL; Team s.o.

Zugangsbauwerke SBB Zum Thema Überführung fehlt eine explizite Aussage, in den Plänen ist jedoch keine Überführung enthalten. Die Gestaltung der Zugangsbauwerke in die Unterführungen ist ansatzweise vorhanden, wobei die runden Rampen bei der Campuspassage angepasst werden könnten. Der grosse Bushof auf Windischer Seite erschwert den Zugang in die PU Brugg und der Nachweis, dass der Bushof mit Schlepplernen und Zugangsbauwerken funktioniert, ist nicht abschliessend erbracht. Die zeitnahe Anpassung der Zugangsbauwerke ist aus Sicht SBB kritisch und mit dem markanten Perrondach werden sich Fragen bezüglich Überführung aufdrängen. Ein solches Perrondach wäre bezüglich

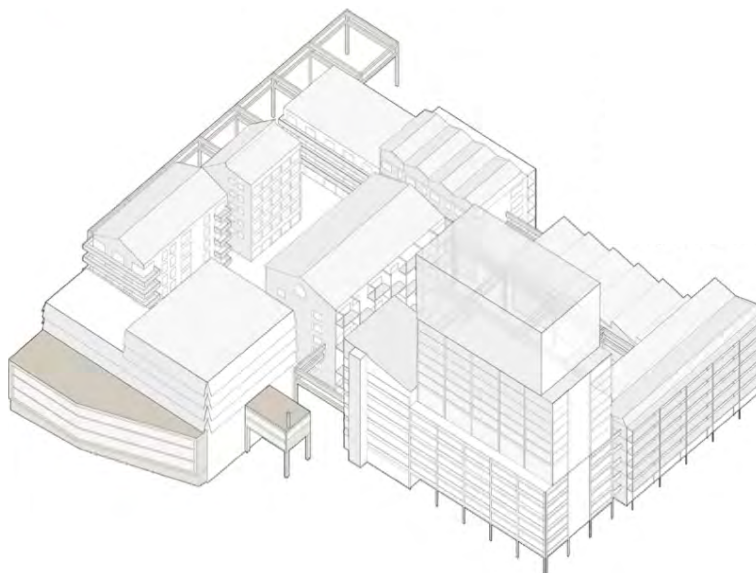


Anforderungen und Machbarkeit eng mit den SBB abzustimmen und die Planung, Realisierung und Finanzierung durch den Besteller und voraussichtlich ohne Beteiligung SBB sicherzustellen.

### 3.1.1.5 Nachhaltigkeit; Team «Corso»

#### Nachhaltigkeit **Projektbeschreibung**

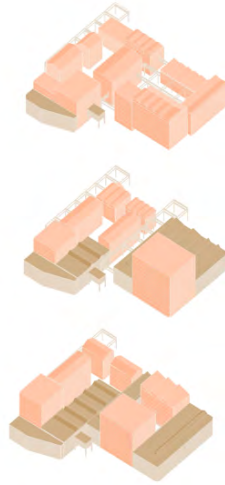
Die städtebauliche Setzung ist durchlässig, unterbindet aber im Gleisfeld und an der Gleiskante (U-förmige Bauten) die kritische Kaltluftströmung von Südsüdost. Photovoltaik-Potenziale von Dächern und Fassaden können in der Regel ausgeschöpft werden. Einzelne Hochpunkte in zweiter, südlicher Reihe und höhenversetzte Dächer mindern die PV-Potenziale durch Verschattung. Die Gebäudekörper sind weitgehend kompakt und somit für einen energieeffizienten Betrieb geeignet. Die Neubauten im Teilgebiet «Gleisfeld» und an der Gleiskante weisen mehrheitlich moderate Gebäudetiefen mit natürlichen Belichtungsmöglichkeiten aus, ebenso die im Teilgebiet «Hallen» vorgeschlagenen offenen Blockränder. Das Teilgebiet «Hallen» kann flexibel und nachfrageorientiert entwickelt werden: Die drei eigenen Quartieridentitäten ermöglichen modulares, unabhängiges Wachstum. Rund ein Fünftel der künftigen oberirdischen Flächen wird durch die Umnutzung von Bestandsbauten gestellt. Das Projekt sieht eine hybride Typologie aus Alt- und Neubauanteilen vor.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 24.pdf.png

Abb. 23 Hallenbausteine mit Flexibilität und Offenheit; Team «Corso»

In allen Teilgebieten sind Retentionsflächen vorgesehen. Der relativ hohe Anteil nicht überbauter Flächen begünstigt die Freiraumversorgung.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 33.pdf.png  
 32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 23.pdf.png  
 32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 26.pdf.png

Abb. 24 Links: Grünblaue Rundgänge; Team «Corso»  
 Abb. 25 Mitte: Hallenbausteine mit Flexibilität/Offenheit; Team s.o.  
 Abb. 26 Rechts: Durchlässigkeiten für Kaltluftströme s.o.

Es werden Prinzipien der 10-Minuten-Nachbarschaft angewendet. Die gute Durchwegung für Langsamverkehr, die Entflechtung des Verkehrs und zentrale Sammelgaragen ermöglichen autoarmes Wohnen; Superblocks als Cluster von Häuserblocks ohne Durchgangsverkehr enthalten MIV-freie Quartierstrassen.

Das Verhältnis von Bewohnenden zu Beschäftigten (Schülerinnen und Schüler eingerechnet) ist im Maximalausbau ungefähr 52:48.

Zusammen mit den wohnlastigen Bestandsquartieren resultiert ein günstiger Mix mit einem höheren Anteil Bewohnende. Bei fortschrittlicher Bauweise ist im Endausbau von rund 1'100t CO<sub>2</sub>e/Jahr auszugehen, wodurch für eine Klimaneutralität eine Kompensation von 45 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche erforderlich würde.

#### **Würdigung** **Würdigung: Nachhaltigkeit; Team: «Corso»**

Das Projekt sieht zum Gleisfeld hin eine topografisch passende Folge von Wald an der Hangkante, anschliessend Wiese und zuletzt Ruderalflächen am Gleisfeld vor, ähnlich wie an einem Flussufer.

Die Durchbindung von Grünräumen erhöht die Biodiversität und erschliesst attraktiven Erholungsraum. Die zu Fuss erreichbaren peripheren Naturräume stärken die Wohnlage und tragen dazu bei, den motorisierten Freizeitverkehr zu mindern. Zur Verkehrsminderung trägt ferner das Konzept der Superblocks bei.



Die einzelnen Bestandsbauten werden in erster Linie zur Identitätsbildung erhalten. Die historische Typologie wird innerhalb grösserer Baufelder zugunsten einer kleinteiligeren Bebauungsart aufgelöst, womit flexibel und angemessen auf die Nachfrageentwicklung reagiert werden kann.

Der Bruneggpark könnte im Kontext einer Primarschule als Freiraum interessant sein. Als offene Frage verbleibt der Öffentlichkeitsgrad der Hofräume von Wohnbauten.

Das Projekt enthält in allen Teilgebieten viel Retentionsfläche. Die Wohnhöfe können wertvolle Schwellenräume zu den öffentlichen Räumen bilden, das Mikroklima begünstigen und zu einem guten Wasserhaushalt beitragen.



### 3.1.1.6 Sozialraum; Team «Corso»

#### Sozialraum Projektbeschrieb

Identität	Das Team verfolgt den hohen Anspruch, Brugg «auf die Weltkarte» zu bringen. Kernidee ist das Ergänzen und Transformieren. Der Süssbach wird als identitätsstiftendes Element geöffnet; die Hallen werden teils erhalten und pragmatisch weiterentwickelt; neu werden der sogenannte Bruneggpark als Vermittler und das Forum als neues Zentrum für Kultur, Bildung, Freizeit eingeführt.
Nutzungszuordnung und Nutzungsflexibilität	Je nach Teilgebiet werden unterschiedliche Nutzungsmischungen vorgesehen. Im «Bahnhofs-»/«Hallenquartier» steht eine flexible Mischung im Vordergrund. Mit der Vergrößerung resp. Verkleinerung der Hallenanteile wird die Nutzungsmischung gesteuert. In den beiden Wohnquartieren sind keine besonderen Ansätze für eine Variation der Nutzungsmischung vorgesehen. Hier werden Volumina so geplant, dass sie sich für beide Nutzungen eignen.
Erdgeschossnutzungen	Nördlich und südlich des Gleisraums werden öffentliche Stadträume mit repräsentativen Adressen an der «Corniche» definiert. Die Bestandsbauten werden für Quartiereinrichtungen genutzt.



32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 27.pdf.png  
32508\_12A\_250522\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso 33.pdf.png

Abb. 27 Links: Zielbild Sozialraum, Nutzungen; Team «Corso»  
Abb. 28 Mitte: Zielbild Sozialraum, Nutzungen; Team s.o.  
Abb. 29 Rechts: Adressen an der Bahn (Corniche); Team s.o.

#### Umgang mit unterschiedliche Nutzergruppen

Das «Hallenquartier» wird dicht und durchmischt konzipiert, das Gleisquartier ist für Wohnen und öffentliche Einrichtungen vorgesehen, der Industriepark wird als durchgrüntes Wohnquartier definiert. Der Park am Süssbach, das Gleisfeld und der



Bahnhofplatz werden als neue Treffpunkte bezeichnet. Es werden vielfältige Wohnungstypologien vorgeschlagen.

Transformation/Prozess Pro Etappe sind ein öffentlicher Freiraum und Optimierungen im Verkehrssystem vorgesehen.

**Würdigung** **Würdigung: Sozialraum; Team: «Corso»**

Qualität/Kohärenz Der städtebauliche Ansatz ist wenig spezifisch auf den Stadtteil und den Standort ausgerichtet. Es sind nur vereinzelte Ansätze zur Transformation des heute bereits genutzten Bestands erkennbar. Daraus folgend fehlt es an Quartieridentitäten, typologisch und qualitativ werden kaum eigenständige Charaktere der einzelnen Bereiche erzielt.

Die Nutzungsflexibilität ist beim Bahnhof gegeben, ebenso in den grossvolumigen Gebäudetypen am Gleis. Eine gewisse Nutzungsflexibilität besteht am Süssbach, allerdings mit der Konsequenz, dass die Wohnqualität unter den auf Büroflächen ausgerichteten Volumina und den daraus resultierenden Freiräumen leidet.

Die Ausrichtung der Volumina auf Büronutzungen führt dazu, dass sich die Ausnutzung zwischen den Varianten mit minimalem und maximalem Wohnanteil kaum unterscheiden. Im Gegenteil: Die Variante mit minimalem Wohnanteil hat sogar eine deutlich geringere Dichte als die Variante mit maximalem Wohnanteil. Der Hallenerhalt ermöglicht weniger Wohnen.

Ansätze und Ideen «geprüft und verworfen» Die Erkenntnis aus dem Ansatz, Gebäudetypologien sowohl auf Büro als auch auf Wohnen auszurichten, ist, dass zwar die Nutzungsflexibilität erhöht wird, allerdings zulasten von Quartier- und Gebäudetypologien und Freiräumen mit spezifischen Wohnwerten. Angesichts der grossen Menge an Wohnraum, die im Stadtteil geschaffen werden soll, ist dieser Ansatz nicht empfehlenswert.



### 3.1.1.7 Marktfähigkeit/Wirtschaftlichkeit; Team: «Corso»

<b>Marktfähigkeit/ Wirtschaftlichkeit</b>	<b>Projektbeschreibung</b>
	<p>Der Erhalt von Bestandsgebäuden, insbesondere im «Hallenquartier», wird offen und pragmatisch gehalten. Die Planenden lassen dabei bewusst verschiedene Entwicklungsszenarien zu. Damit wird eine hohe Flexibilität ermöglicht und gleichzeitig ein Grundgerüst für die zukünftige Entwicklung auf Grundlage des Bestehenden geschaffen. Die gewerblichen Nutzungen sind breit angelegt, ihre Realisierung wird jedoch von der effektiven Nachfrage abhängig sein. Der Entwurf setzt auf flexible Baufelder, die je nach Entwicklung in Dichte und Nutzung angepasst werden können und somit eine baufeldscharfe, zukünftige Optimierung zulassen.</p>
Thema Nutzungsmix	<p>Das Konzept verfolgt eine Entwicklung mit drei klar benannten Quartieren – «Hallenquartier», «Gleisfeld», «Industriepark» – mit spezifischen Nutzungsschwerpunkten und differenzierten räumlichen Identitäten.</p>
Anteile Wohnen/Arbeiten	<p>Das Nutzungsspektrum ist auf eine hohe Dichte mit urbanem Wohnschwerpunkt ausgerichtet, insbesondere im Teilgebiet «Gleisfeld». Das «Hallenquartier» kombiniert Wohnen mit gewerblichen und öffentlichen Nutzungen, während der Industriepark kleinteilige Wohnformen (z. B. Terrassenhäuser) mit grüner Umgebung verbindet. Arbeiten und Wohnen werden teilweise stark vermischt – insbesondere im «Hallenquartier».</p>
Weitere Nutzungen	<p>Ergänzend zum Wohnen finden sich Bildungs- und Kulturangebote (z. B. im Forum), Dienstleistungen, soziale Infrastruktur sowie publikumsorientierte Erdgeschosse. In den zentralen Bereichen sind auch Orte für öffentliche Nutzung, Austausch und Begegnung vorgesehen.</p>
Ausgewogenheit Mix / breites Spektrum	<p>Der Nutzungsmix ist robust, deckt ein breites Spektrum ab und ist räumlich differenziert. Allerdings wirken Teile des Konzepts – insbesondere im Teilgebiet «Gleisfeld» – sehr dicht. Eine etwas breitere Diversifikation in den Wohntypologien wäre wünschenswert. Die Kombination von hoher Wohndichte und belebten EG-Nutzungen bzw. gewerblichen Nutzungen könnte hier Nutzungskonflikte erzeugen.</p>
Potenziale Lagequalitäten	<p>Die Lagevorteile wurden über die drei Quartiere unterschiedlich adressiert. Besonders gelungen ist die Entwicklung des «Hallenquartiers» mit Rückgriff auf Bestand und Freiräume. Im «Gleisfeld» und im Industriepark scheinen sich die städtebaulichen Typologien des «Hallenquartiers» in leicht abgewandelter Form zu wiederholen.</p>



Schrittweise Transformation Die Etappierung ist systematisch aufgebaut und erlaubt variable Entwicklungspfade. Besonders positiv ist die Offenheit für verschiedene Nutzungsmodelle im «Hallenquartier». Die vorgesehene Flexibilität der Bausteine bietet langfristige Entwicklungsoptionen – auch unter sich ändernden Rahmenbedingungen.

**Würdigung** **Würdigung: Marktfähigkeit/Wirtschaftlichkeit; Team: «Corso»**

Qualität, Kohärenz Das Nutzungskonzept zeigt eine starke strukturelle Klarheit mit drei unterschiedlich profilierten Quartieren. Besonders das «Hallenquartier» bietet Potenzial für eine vielfältige, gemischt genutzte und stadträumlich gut verankerte und durchdachte Entwicklung. Die funktionale Durchmischung ist im Zentrum des Ansatzes: sowohl horizontal über die Quartiere als auch vertikal innerhalb einzelner Gebäude.

Besonderes Die Offenheit in der Weiterentwicklung des Bestands ist eine Stärke. Sie erlaubt eine adaptive Transformation, die sowohl auf Nachfrageentwicklung als auch auf Überlegungen zu Rentabilität und Wirtschaftlichkeit (Investitionskosten) reagieren kann. Der Grünraum als strukturierendes Element im Industriepark sowie die Verbindung zum Bruneggpark als sozialer Mittelpunkt stärken das Quartierleben und erzeugen hochwertige und gut marktgängige Wohnformen.

Nachteile Im «Gleisfeld» und im Industriepark sind die vorgeschlagenen Gebäudetypen wenig differenziert. Die vorgeschlagene hohe Dichte erscheint in Bezug auf potenzielle Zielgruppen (Mehrpersonenhaushalte, Familien) problematisch, da die Qualität des Aussenraums nicht überall gesichert scheint. Insgesamt wäre in diesem Bereich eine stärkere Differenzierung zwischen ruhigem Wohnen (auch im Erdgeschoss), produktiven Nutzungen und publikumsintensiven Erdgeschossen wünschenswert. Die vorgeschlagenen Wohnformen scheinen in allen drei Quartieren ähnlich zu sein und nutzen die Lagequalitäten noch nicht optimal aus.

Offene Fragen Das Betriebs- und Nutzungsmodell für das «Forum» im Hallenbestand wird hinterfragt, ebenso die Angemessenheit der Wohndichte und Wohnformen im Gleisfeldquartier und Industriepark vor dem Hintergrund verschiedener Zielgruppen.



### 3.2 Beitrag «Salewski Nater Kretz»

Teamzusammensetzung **Städtebau / Architektur:** Salewski Nater Kretz AG, Zürich

**Freiraum / Stadtklima:** BÖE Studio, Zürich

**Mobilität / Verkehr:** TEAMverkehr.zug AG, Cham

**Nutzungen / Sozialraum:** Cabane Urbane Strategien & Entwicklung, Basel



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 30 Situationsplan; Team «Salewski Nater Kretz»



### 3.2.1 Projektbeschreibung und Würdigung: Teambeitrag «Salewski Nater Kretz»

#### 3.2.1.1 Städtebau / Architektur: Team: «Salewski Nater Kretz»

##### Städtebau/Architektur

##### Projektbeschreibung

##### Struktur und Einbettung

Der Vorschlag baut auf einer sehr soliden städtebaulichen Struktur auf, welche die wesentlichen städtischen Verbindungen aufnimmt und stärkt. Eine grosszügige Querung vom mittigen «Hallenplatz» in Richtung Königsfelden konsolidiert das bahnhofsnahe Campus-Quartier sowie das südlicher gelegene «Hallenquartier» auf Höhe des Centurion-Towers. Die vier Teilgebiete werden jeweils als Ganzes behandelt und in sich kohärent geprägt. Die Freiräume werden als Nahtstellen interpretiert sowohl zwischen den Quartieren wie auch innerhalb der Quartiere. Neben den zwei Querungen im Bereich «Hallen» werden sowohl im Quartier «Gleisfeld» wie insbesondere im Bereich «Süssbach» die Freiräume zur von Gebäuden umstellten Mitte des Quartiers.



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WSS\_SNK-BOE-TV-Cab 4.pdf.png  
32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WSS\_SNK-BOE-TV-Cab 75\_76\_77.pdf.png

Abb. 31 Links: Neues Quartier Raum Brugg und Windisch; Team «Salewski Nater Kretz»

Abb. 32 Rechts: Wohnen max., Wohnen min., ohne Hochpunkte; Team s.o.

##### Interessenslinie SBB und ZEL

Entlang der Gleise wird die ZEL-Linienführung an die Interessenslinie SBB verlegt, sodass die Gebäudekanten unabhängig von ZEL-Varianten etabliert werden können. Dies führt in Kombination mit der grosszügigen Definition der Quartiere zu einer



erfreulich hohen Stabilität der städtebaulichen Struktur. Ein all-fälliger ZEL-Quartieranschluss kann gut in die städtebauliche Struktur integriert werden. Das Team schlägt eine Verlagerung des Tunnelportals gegenüber jener gemäss Richtplanfestsetzung mit einer um 300 m nach Südwest ins Teilgebiet «Gleisfeld» verschobenen Lage.

**Baufelder** Die Baufelder sind allgemein gut erschlossen und adressiert. Im Bereich «Hallen» sind sie durch die Querungen definiert eher gross geschnitten, während sie in den Bereichen «Gleisfeld» und «Süssbach» grosszügig definiert werden, sodass die auf räumlicher Durchlässigkeit basierende Komposition von Einzelgebäuden Anpassungen im weiteren Planungsverlauf zulässt.

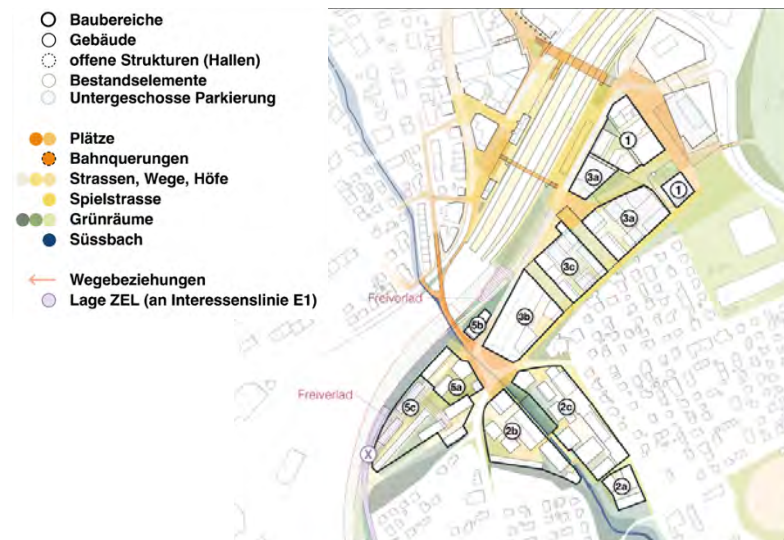


Abb. 33 Situationsplan mit Baufeldern; Team «Salewski Nater Kretz»

**Gebäudetypologie** Die abgebildeten und je nach Nutzungsvarianten variierten Bauvolumen ermöglichen eine ökonomische und ökologische Bauweise und qualitätsvolle Gebäudetypen. Das Prinzip der Höhenentwicklung, welches zum Gleis höhere und zur Unteren Klosterzelgstrasse tiefere Gebäude vorschlägt, wird als sehr sinnvoll beurteilt. Im Bereich des mittigen «Hallenplatzes» und zum Gleisfeld hin ist eine markantere Ausbildung der Gebäudefront zur Stärkung der Stadtkante prüfenswert.

**Bestand und Identität** Die differenzierte Selektion von bestehenden Baustrukturen als Identitätsträger, deren pragmatische, aber auch wirkungsbewusste Umnutzung und Integration in neue Nutzungsstrukturen wie auch in Freiräume ist sehr sinnvoll und wird begrüsst. Die Abstimmung dieser Massnahmen mit fortschreitenden Entwicklungsphasen sowie Überlegungen zu Nachhaltigkeit und Zwischennutzungen erhöhen deren Wirksamkeit.



Das SBB-Materialmagazin wird als Zeitzeuge erhalten.

**Etappierung / Flexibilität** Die vorgeschlagenen Entwicklungsstufen auch unter Einbezug der Freiräume sind plausibel und berücksichtigen die Interessenslinien und Freiverlad SBB. Die Darstellung von Flexibilität an anhand verschiedener Entwicklungsszenarien ist sehr hilfreich.

**Würdigung** **Würdigung: Städtebau / Architektur; Team: «Salewski Nater Kretz»**

Insgesamt wurde eine sehr robuste und tragfähige städtebauliche Struktur entwickelt, welche die Randbedingungen berücksichtigt, insbesondere die Zentrumsentlastung klug einbindet und sich auf gelungene Weise in die Umgebung einfügt.

Die vorgeschlagenen Massnahmen verbinden auf sinnfällige Art unterschiedlichste Aspekte, die zugrunde liegenden Prinzipien sind einfach und eingängig formuliert und werden anhand von variierenden Umsetzungsvarianten plausibilisiert.

Die Disposition wird seitens des Beurteilungsgremiums als sorgfältig, gut und verträglich in die Umgebung eingebettet beurteilt. Durch die gezeigte volumetrische Varianz insbesondere im Teilgebiet «Hallen» wird ein kluger Spielraum formuliert für die präzise und verträgliche Einpassung künftiger konkreter Architekturen und Volumetrien. Die Setzungen und Volumetrien in den Teilgebieten «Gleisfeld» und «Süssbach» erscheinen aus dem Ort hergeleitet, schliessen an die vorhandenen Strukturen an und weisen einen stufengerechten Detaillierungsgrad auf. Auch die gezeigten Überlegungen zur Höhenentwicklung, welche auf präzise örtliche Setzungen verzichten, sondern einen Anordnungsspielraum definieren mit dem Ziel verträglicher räumlicher Übergänge, werden seitens des Beurteilungsgremiums als sehr gelungen beurteilt. Die mit den Strukturen gezeigten räumlichen Durchlässigkeiten werden als wichtige Qualität für die Einbettung und Anbindung an die Umgebung seitens des Gremiums gewürdigt.

Mit der Verlagerung des Tunnelportals ins Teilgebiet «Gleisfeld» wird ein städtebaulicher Spielraum an der Industriestrasse erzielt, welchen das Team einerseits für die Positionierung eines Gebäudevolumens sowie für die Ausgestaltung des «Jardin Sauvage» nutzt.



32508\_28A\_250616\_Corso\_1.tif

Abb. 34 Modellfotos; Team «Salewski Nater Kretz»



32508\_28A\_250616\_Corso\_1.tif

Abb. 35 Modellfotos; Team «Salewski Nater Kretz»



### 3.2.1.2 Freiraum/Stadtklima; Team: «Salewski Nater Kretz»

#### Freiraum/Stadtklima

#### Projektbeschreibung

##### Übergeordnete Einbindung

Das städtebauliche Konzept beruht auf der Entwicklung von vier Gebieten mit einem jeweils eigenen Charakter. Zwischen diesen Gebieten und zu den umliegenden Quartieren vermittelt ein Netz aus öffentlichen Freiräumen. Brugg und Windisch werden über die Gleise hinweg mit verschiedenen Plätzen miteinander verbunden. Als Pendant zur Achse Neumarkt–Campus-Platz entsteht so an der westlichen Unterführung eine neue Platzabfolge: Wo heute die Aarauerstrasse den Bahnhof von der Innenstadt trennt, liegt künftig der neue Bahnhofplatz. Ihm gegenüber entsteht der neue Hallenplatz als Knoten zum Hallen- und Campus-Quartier.

##### Campus-Passage

Als neue diagonale Verbindung vom Campus-Platz zum Hallenplatz wird die Campus-Passage als ein grosszügiger sowie grüner öffentlicher Raum eingefügt. Die Gebäude orientieren sich zur Passage hin und der Raum ist geprägt von einer dichten Baumsetzung. Ein durchgehendes Blätterdach schafft ganzjährig einen angenehmen Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Es entsteht eine vielfältige Topografie mit unterschiedlichen Raumqualitäten und einer ruderal geprägten Atmosphäre.



32508\_12A\_250652\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 19.pdf.png  
32508\_12A\_250652\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 40.pdf.png

Abb. 36 Links: Campus-Passage; Team «Salewski Nater Kretz»

Abb. 37 Rechts: Situationsplan mit Platzräumen; Team s.o.

##### Hallenplatz

Der neue Hallenplatz bildet die belebte Adresse des transformierten Kabelwerkareals. Das prägende Element des Hallenplatzes ist die Hallenstruktur der Pionierpassage. Als begrünte Konstruktion ragt sie in den Platz hinein und schafft einen halb gedeckten Freiraum, der vielfältige öffentliche Nutzungen ermöglicht und einen unverwechselbaren Charakter verleiht. Während sich der



Platz westlich zur Bahn hin öffnet, wird er im Norden und Osten von hohen Gebäuden gefasst.

**Kabelwerkplatz** Der Kabelwerkplatz liegt mitten im Siedlungsgebiet von Brugg-Windisch. Viele Wege und Strassen sowie die Süssbach-Unterführung tangieren ihn – und machen ihn damit zu einem wichtigen, zentralen und belebten Quartierplatz. Er ist geprägt vom Kopfbau der alten Hallenstruktur und dem Haus Brunegg, welche identitätsstiftende historische Zeitzeugen für die Gesamtentwicklung sind. Ergänzt werden die beiden Gebäude durch Neubauten, die sich zum Platz hin ausrichten. In den Erdgeschossen befinden sich publikumsorientierte Nutzungen und Eingänge. Der Süssbach führt unter dem Platz durch und wird durch einen grossen Brunnen sowie zwei Zugänge erlebbar gemacht.



Abb. 38 Links: Platzräume; Team «Salewski Nater Kretz»  
 Abb. 39 Mitte: Wasserhalle, TG Süssbach; Team s.o.  
 Abb. 40 Rechts: Erdgeschosse Untere Klosterzelgstrasse; Team s.o.

**Spielstrasse «Untere Klosterzelgstrasse»** Durch die Weiterentwicklung der Hallen und die Befreiung vom Verkehr entstehen neue Chancen für die Strasse: Die bisher geschlossene Rückfassade wird aktiviert und mit vielfältigen Erdgeschossnutzungen belebt. Besondere Bedeutung kommt den Vorzonen zu: Die Erdgeschosse können – je nach Nutzung – die ersten zwei bis drei Meter der Strassenzone mitgestalten und damit massgeblich zum Charakter des Strassenraums beitragen.

**«Süssbach-Quartier»** Der freigelegte Süssbach bildet das Rückgrat des Quartiers, welches durch ein Platz-Gassen-System ergänzt wird. Der Süssbach fliesst auch in Zukunft durch die Halle, die als öffentlicher gedeckter Raum zu einem wichtigen Ort im Quartier wird. Die Süssbach-Promenade führt vom Kabelwerkplatz dem Bach folgend durch das Quartier und wird damit zum prägenden Freiraum.



Gartenstadt «Gleisfeld» Das Areal «Gleisfeld» wird zu einer Wohnsiedlung mit verschiedenen Freiräumen entwickelt: Der «Jardin Sauvage» ist ein wild anmutender, ökologisch hochwertiger Freiraum entlang der Gleisanlagen, die Wohngasse schafft grüne, gemeinschaftlich nutzbare Räume direkt vor den Gebäuden und im Zentrum entsteht ein vielfältig nutzbarer Park mit wechselfeuchten Retentionsflächen.

**Würdigung** **Würdigung: Freiraum/Stadtklima; Team: «Salewski Nater Kretz»**

Das städtebauliche Konzept erzeugt ein differenziertes Netz von Freiräumen, das sowohl in seiner Gesamtheit als auch in den einzelnen Teilen überzeugt. So werden neue wie auch bestehende Abfolgen von Freiräumen geschaffen beziehungsweise gestärkt, welche die Areale sinnvoll in sich ebenso wie mit den umliegenden Quartieren verknüpfen und übergeordnete Wegbeziehungen aufnehmen. Besonders die Abfolge vom neuen Bahnhofplatz Brugg, Unterführung West, Hallenplatz, Campus-Passage–Campus-Platz und die Achse entlang des Süsbachs, ergänzt um die Untere Klosterzelgstrasse, verspricht ein qualitativvolles öffentliches Freiraumnetz zu generieren.

Doch nicht nur auf der konzeptionellen Ebene sind die Aussagen treffend und kohärent: Die inspirierenden Beschreibungen und Referenzbeispiele der einzelnen Freiräume sind präzise und schaffen eine passende Vorstellung der zukünftigen Atmosphären und Nutzungen. Es gelingt, spezifische Identitäten auf der Grundlage des Vorhandenen zu entwickeln und den Orten einen glaubwürdigen Grad an Urbanität zuzuweisen. Zudem generieren sensible städtebauliche Vor- und Rücksprünge gute räumliche Fassungen für die Freiräume – zum Beispiel bei der Campus-Passage und dem Hallenplatz.

Nicht ganz klar scheint die Qualität indessen beim Kabelwerkplatz und der Achse zwischen Hallenplatz und Kabelwerkplatz (Industriestrasse), vor allem begründet durch die Verkehrserzeugung der Sammelgarage. Diese Räume benötigen aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmenge besonderes Augenmerk. Ebenso scheint der Begriff «Spielstrasse» für die Untere Klosterzelgstrasse eher missverständlich. Die angedachte Ausformulierung mit einer gewissen Öffentlichkeit und teilweisen EG-Nutzungen kann diesem Raum als Quartierachse – und allenfalls als verkehrsfreie Alternative zur Industriestrasse – vielschichtiger Qualitäten zuweisen als einer klassischen Spielstrasse.

Sehr stimmig sind die beiden Quartiere «Gleisfeld» und «Süsbach». Die Freiräume des Gleisfelds erzeugen eine hohe Vielfalt für die zukünftigen Bewohnenden und die vorgeschlagenen



Typologien – insbesondere der «Jardin Sauvage» – versprechen sowohl hohe ökologische wie auch atmosphärische Qualitäten. Das Süssbach-Quartier mit der Komposition aus Gassen, Plätzen und dem Bach ermöglicht ein charaktervolles Quartier, auch wenn die Frage nach der Bewilligungsfähigkeit der Süssbach-Halle bleibt. Die hierzu vorgeschlagenen Referenzen überzeugen aus ökologischer Sicht nicht. Der Charakter des Quartiers ist jedoch nur bedingt von dem vorgeschlagenen Umgang mit der Halle abhängig.



### 3.2.1.3 Mobilität/Verkehr; Team «Salewski Nater Kretz»

#### Mobilität/Verkehr Projektbeschreibung

**Annahmen Modal-Split** Gemäss den vorliegenden Rahmenbedingungen und entsprechend den im Verkehrskonzept 2021 formulierten Zielsetzungen leitet das Team «Salewski Nater Kretz» für die Variante Wohnanteil WA min. eine Modal-Split her von motorisiertem Individualverkehr MIV: 30%, öffentlichem Verkehr öV: 25%, Veloverkehr: 15%, Fussverkehr: 30%. Die Variante Wohnanteil WA min. wird verwendet, da diese im Vergleich mit den übrigen Varianten die kritische Grösse darstellt.

**Parkplätze und Verkehrsaufkommen** Basierend auf einem Mobilitätskonzept wird der Parkplatzbedarf in den unterschiedlichen Teilgebieten resp. je nach Nutzungsart gegenüber der BNO lage- und/oder nutzungsspezifisch reduziert. Das grösste Potenzial für eine Reduktion des Parkplatzbedarfs verortet das Team beim Wohnen, in erster Linie im bahnhofsnahe gelegenen Teilgebiet «Hallen» (und schlägt dort autofreie Wohnformen vor mit einer Herabsetzung vom Reduktionsfaktor 70% auf einen Reduktionsfaktor 30%, jeweils bezogen auf 100%) und in zweiter Linie auch in den etwas peripherer gelegenen Gebieten «Süssbach» und «Gleisfeld» (und schlägt dort autoarmes Wohnen vor, mit einer Herabsetzung vom Reduktionsfaktor 70% auf einen Reduktionsfaktor 50%, jeweils bezogen auf 100%). Für Arbeitsnutzungen schlägt das Team eine weitere Reduktion zum Parkplatzbedarf der Beschäftigten um 10 Prozent vor (als Herabsetzung vom Reduktionsfaktor 30% auf einen Reduktionsfaktor 20%, jeweils bezogen auf 100%). Ebenso wird für die Nutzung Bildung/Weiterbildung eine Reduktion um 10 Prozent vorgeschlagen (als Herabsetzung vom Reduktionsfaktor 20% auf den Reduktionsfaktor 10%, jeweils bezogen auf 100%). Die hier vorgeschlagene Reduktion im Sinne einer «autofreien» Lösung ist aus Eigentümersicht nur möglich, wenn ein allfälliger Ankermieter mit entsprechender Nutzung (z.B. Kanton/Hochschule) eine verhältnismässig grosse Fläche anmietet.

Mit dem vorgeschlagenen städtebaulichen Entwurf sind verschiedenste Nutzungen innerhalb des Bahnhofgebiets möglich, wodurch detailliert ausgewiesene Mehrfachnutzungen und entsprechende Reduktionen vorgesehen werden können (Pooling-Prinzip).

Der errechnete Parkplatzbedarf liegt je nach Nutzungsvariante gemäss Tabelle zwischen ca. 0,46 und 0,47 PP/100m<sup>2</sup> GFOi (1033 bis 1055 PP\*); allerdings wird im Projektbeitrag mit gesamt- haft 870 PP eine tiefere Anzahl Parkplätze nachgewiesen.



Das Verkehrsaufkommen wird auf ca. 4800 bis 5000 Fahrzeuge Fhz/Tag geschätzt,<sup>3</sup> dabei handelt es sich aus Sicht des Teams mehrheitlich (ca. 80%) um Mehrverkehr gegenüber heute.

**MIV-Führung** Das Team schlägt vor, die gesamte Parkierung aus Nachhaltigkeitsüberlegungen in bestehenden Untergeschossen zu platzieren, d.h. im Bereich der «Hallen» im unterirdischen Rollenlager (mit Erschliessung über die Klosterzelg- und Reutenenstrasse) und in der Tiefgarage Flex (mit einer Erschliessung über die Campus-Strasse). Der Durchgangsverkehr wird durch Sperren unterbunden, die Anlieferung soll aber durchgehend möglich sein.

Mit dem gezeigten Konzept ohne Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an das übergeordnete Strassennetz, z.B. ZEL resp. ohne Anschluss an die Südwestumfahrung und stattdessen Verkehrsführung durch die Reutenen- und Klosterzelgstrasse wird der mit der geplanten Entwicklung prognostizierte Verkehr durch die bestehenden Quartiere geleitet. Basierend auf den entsprechenden VSS-Normen vertritt das Team «Salewski Nater Kretz» die Haltung, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen verträglich abgewickelt werden kann.

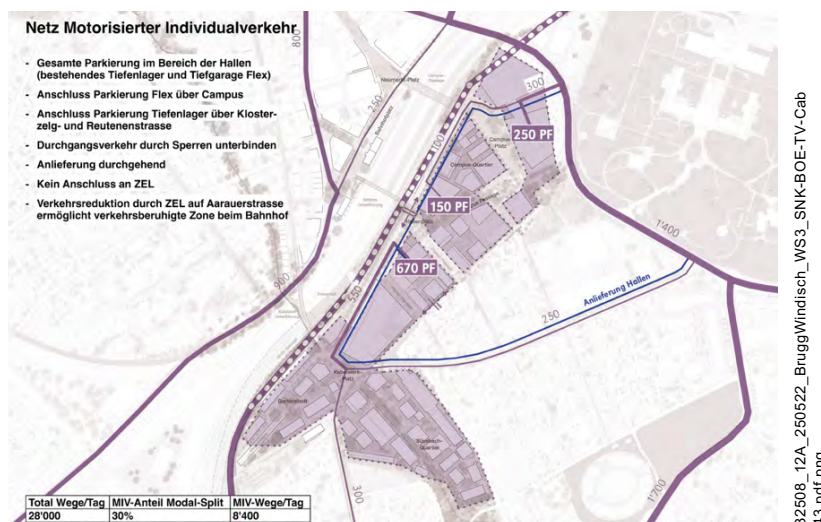


Abb. 41 Erschliessungskonzept; Team «Salewski Nater Kretz»

Die Machbarkeit der Umnutzung des unterirdischen Rollenlagers als automatische Parkierungsanlage ist bezüglich Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

<sup>3</sup> Im technischen Bericht werden zukünftig ca. 870 PP gegenüber ca. 270 PP bestehend genannt.



Abb. 42 Parkierung im unterirdischen Rollenlager; Team «Salewski Nater Kretz»

32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 4.3.pdf.png

**ZEL-Anschluss** Das Team zeigt sorgfältig ausgearbeitete und beschriebene unterschiedliche Zwischenstände/Varianten im Zusammenhang mit der Quartierschliessung mit/ohne Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die ZEL auf.

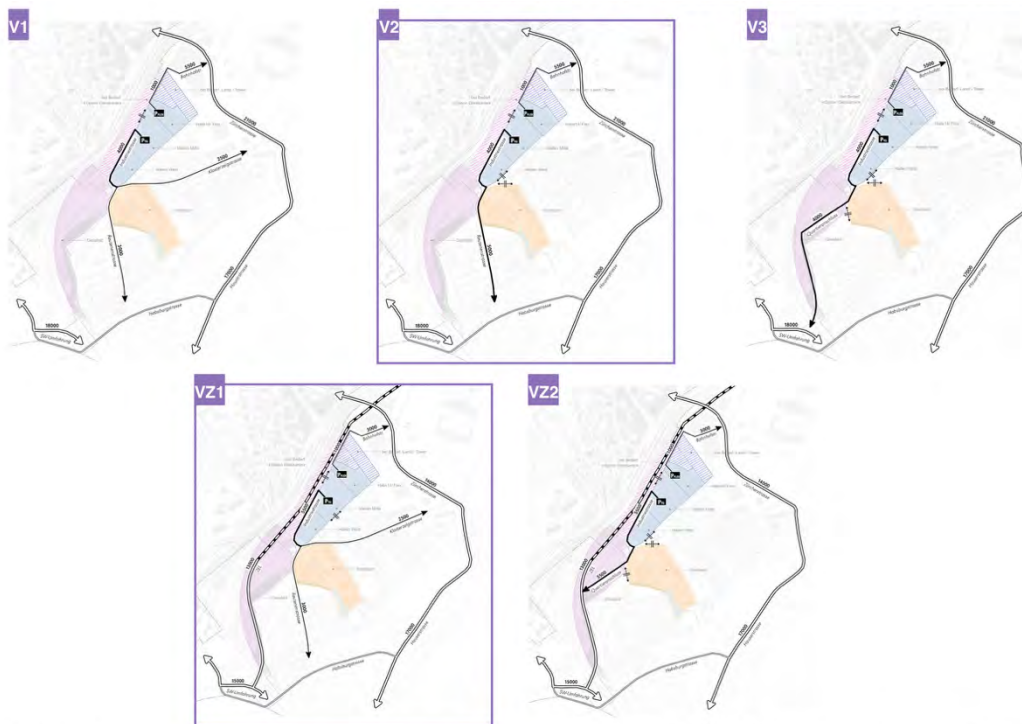


Abb. 43 Varianten Quartierschliessung; Team «Salewski Nater Kretz»

32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 4.5.pdf.png

Im Zustand ohne ZEL empfiehlt das Team die Realisierung eines neuen direkten Anschlusses an die Südwestumfahrung zur Entlastung der Reutenenstrasse und zur Gewährleistung einer genügenden Leistungsfähigkeit beim Knoten Zürcherstrasse–Campus. Das Team sieht den Erstanschluss an die



Südwestumfahrung als eine Grundlage für einen späteren Ausbau bei Bedarf als Anschluss an die ZEL. Mit Durchfahrtssperren in einigen Varianten werden die Quartierstrassen vor zusätzlichem Verkehr geschützt. Im Zustand mit ZEL wird aus Sicht des Teams die Zürcherstrasse genügend entlastet, so dass keine weiteren Massnahmen notwendig sind. Mit einem ZEL-Anschluss des Quartiers sind wiederum flankierende Massnahmen als Durchfahrtssperren erforderlich, um das Quartierstrassennetz zu schützen. Mit diesem Ansatz wird eine Lösung aufgezeigt, die verhindert, dass der Mehrverkehr, welcher aus der geplanten Entwicklung resultiert, durch die Quartiere Reutenen und Klosterzelg geführt wird. Das Team legt für die Brugger Seite dar, dass durch die künftige Zentrumsentlastung ZEL deutliche Verkehrsreduktionen auf der Aarauerstrasse erfolgen werden und somit verkehrsberuhigte Zonen beim Bahnhof möglich werden. Aussagen zur Brugger Seite vor Realisierung ZEL werden keine gemacht.

Öffentlicher Verkehr öV

Nebst dem Erhalt des Bushofs auf der Brugger Seite soll das Busterminal südlich der Gleise («Windischer Seite») gestärkt werden; am «Kabelwerkplatz» wird eine neue Bushaltestelle für die Verbindung des Gebiets Reutenen zum Bahnhof eingeführt, ausserdem eine neue Buslinie. Zur Aufteilung der Linien auf beiden Gleisseiten sowie zur Anzahl und Anordnung der Haltekanten im Busterminal werden keine Aussagen gemacht.

Fuss-/Veloverkehr

Die Velovorzugsroute Nord–Süd soll entlang der Gleise geführt werden, die Verbindung zwischen Altstadt Brugg und Windisch soll über eine ausgebaute Veloverbindung beim Süssbach erfolgen, die Veloparkierung wird an den Zugängen zu den Unterführungen platziert.



Abb. 44 Links: Konzept öffentlicher Verkehr öV; Team «Salewski Nater Kretz»

Abb. 45 Mitte: Konzept Veloverkehr; Team s.o.

Abb. 46 Rechts: Konzept Fussverkehr; Team s.o.

Die Querung der Bahn für den Fussverkehr soll an der Campus-Unterführung («Campus-Passage») erfolgen, ebenso an der «Unterführung Mitte» und an der «Süssbachunterführung». Über die Diagonale soll eine Verbindung zum Kloster Königsfelden

32508\_12A\_250522\_Brugg/Windisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 47, 48, 49.pdf.png



hergestellt werden. Entlang des Süssbachs solle eine Fussverbindung erfolgen, grundsätzlich wird in den einzelnen Teilgebieten ein feinmaschiges Netz an Fussverbindungen vorgeschlagen.

**Würdigung** **Würdigung: Mobilität/Verkehr; Team «Salewski Nater Kretz»**

Mit der sorgfältigen und vertieften Auseinandersetzung des Planungsteams «Salewski Nater Kretz» sowie aufgrund des Variantenstudiums und der detaillierten Darlegung der Inhalte können weiterführende Überlegungen angestellt werden.

Der Beitrag unterscheidet sich von denjenigen der anderen Planungsteams durch folgende Ansätze, die vom Beurteilungsgremium als vielversprechend erachtet werden:

- die als «Diagonale» bezeichnete neue Campus-Passage, welche eine interessante neue Fuss- und Veloverbindung erstellt und gleichzeitig einen spannenden öffentlichen Freiraum aufspannt;
- die Führung des durchfahrenden Veloverkehrs durch eine an die PU Süssbach angefügte Unterführung, welche sich intuitiv in das Routennetz des Veloverkehrs einfügt und die Industriestrasse vom Durchgangsverkehr entlastet;
- der Machbarkeitsnachweis (bezüglich Leistungsfähigkeit) einer Umnutzung des unterirdischen Rollenlagers in eine automatisierte Parkieranlage. Es sind Etappierungsansätze für die Parkierung vorhanden, was vom Beurteilungsgremium begrüsst wird;
- die Ermittlung eines Parkplatzbedarfs mit ca. 800 Parkplätzen (inkl. Mehrfachnutzungen), wobei eigentümerseitig ein Einverständnis zur Unterschreitung von Norm und BNO, jedoch nur bis zur oberen Grenze, sprich gesamthaft ca. 1000–1200 Parkplätze, denkbar ist.

Der Teambeitrag weist rechnerisch 1055 Parkfelder, im konkreten Projekt 820 Parkplätze aus und schätzt das entstehende Verkehrsaufkommen – das damit höher geschätzt wird als jenes der anderen Planungsteams mit stärkerer Parkplatzreduktion – auf ca. 5000 Fahrten pro Tag. Davon soll ein erheblicher Anteil Mehrverkehr gegenüber dem Ist-Zustand sein. Das Team «Salewski Nater Kretz» erbringt (mit Blick auf den Betrachtungsperimeter resp. ohne Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrs oder der bereits bestehenden verkehrsberuhigenden Massnahmen) den auf der VSS-Norm basierten Nachweis, dass das bestehende Strassennetz die hergeleiteten Verkehrsmengen aufnehmen kann.



Aus Eigentümersicht ist die vorgeschlagene Reduktion im Sinne einer «autofreien» Lösung nur möglich, wenn ein allfälliger Ankermieter mit entsprechender Nutzung (z.B. Kanton/Hochschule) eine verhältnismässig grosse Fläche anmietet.

Der Vorschlag eines direkten Anschlusses an die Südwestumfahrung vor Realisierung ZEL wird vom Beurteilungsgremium als verkehrstechnisch interessanter Ansatz gewürdigt, dessen Verhältnismässigkeit es hinsichtlich des Aufwands und des Nutzens jedoch noch zu prüfen gilt.

Obwohl das Team im Bericht zeigt, dass bei einem Anschluss an die ZEL oder die Südwestumfahrung die Zusatzbelastung des bestehenden Quartierstrassennetzes vermieden werden kann, sieht das Team in der Betrachtung des Planungssperimeters keinen Anschluss des neuen Quartiers an die ZEL vor.

Das Variantenspektrum lässt Rückschlüsse zu für die weitere Vertiefung der übergeordneten Einbindung des Quartiers Stadtraum. Die vertiefte Auseinandersetzung mit Zuständen vor Realisierung und nach Realisierung der ZEL resp. mit und ohne Anschluss des neuen Quartiers an die ZEL und entsprechenden Varianten der Quartiererschliessung ermöglicht wertvolle Rückschlüsse für das weitere Vorgehen. Es liegt eine sehr detaillierte Aufschlüsselung und differenzierte Betrachtungsweise vor.

Die Überlegungen des Teams zu einem möglichen Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die Zentrumsentlastung ZEL sind detailliert und variantenreich, benötigen aber aus Sicht des Beurteilungsgremiums weitere Vertiefung und Präzisierung und sind noch nicht abschliessend nachvollziehbar. Die Betrachtung soll daher im Nachgang zur Testplanung vertieft werden.

Das Team schlägt die Verlagerung des Tunnelportals um 300 m nach Südwest in das Teilgebiet «Gleisfeld» vor. Somit wird ein städtebaulicher Spielraum zum Gleisfeld an der Industriestrasse erzielt, welchen das Team einerseits für den «Jardin Sauvage» nutzt sowie eine attraktive Freiraumgestaltung und Adressbildung zu den Gleisen sowie zur Platzierung von Nutzflächen.

Die Rahmenbedingungen des Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch sind eingehalten.



### 3.2.1.4 SBB-Infrastruktur; Team «Salewski Nater Kretz»

#### SBB-Infrastruktur Projektbeschreibung und Würdigung

- Interessenslinien 1 und 2** Das Element 5c tangiert die IL 1 und kann erst nach der ZEL bzw. der Verschiebung des Freiverlads realisiert werden. Das Etappierungsschema zeigt diese Abhängigkeit korrekt auf und berücksichtigt in diesem Sinne die Interessenslinien der SBB. Zu beachten sind zusätzlich die Abhängigkeiten zur ZEL bezüglich Installationsflächen. Bei der Gestaltung des «Jardin Sauvage» und allgemein der Bahn entlang gilt es die Bepflanzungsvorgaben entlang der Bahn zu beachten.
- Freiverlad** Das Baufeld 5c tangiert den Freiverlad und kann erst nach der Verschiebung des Freiverlads realisiert werden.
- Zugangsbauwerke SBB** Das Team äussert sich mit qualitativen Aussagen zum Thema Über- bzw. Unterführungen (Unterführungen benötigen weniger Platz, kein Eingriff ins Stadtbild) und verzichtet demnach auf eine Überführung. Die Gestaltung der Zugangsbauwerke in die Unterführungen ist nicht erfolgt und die räumlichen Dimensionen sind nicht ersichtlich. Das Konzept scheint die dafür notwendigen Räume aufzuweisen, ein Nachweis fehlt jedoch. Ebenso ist für den vorgeschlagenen Verzicht auf den Velotunnel die Machbarkeit der Ertüchtigung der PU Süssbach nachzuweisen.



32508\_13A\_250923\_Bericht\_Bilder

Abb. 47 Links: Zoom-in; Bahnhofsbereich; Team «Salewski Nater Kretz»  
 Abb. 48 Rechts: Zoom-in Tunnelportal ZEL; Team s.o.



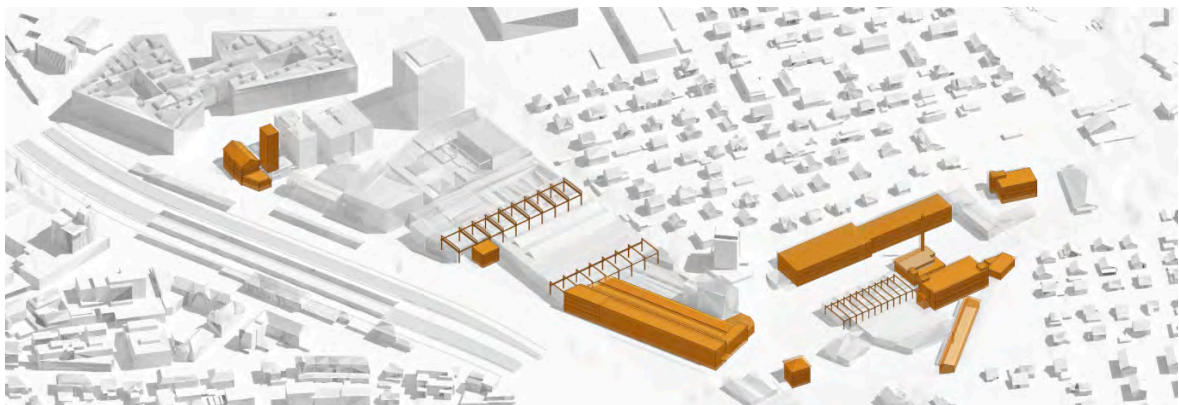
### 3.2.1.5 Nachhaltigkeit; Team «Salewski Nater Kretz»

#### Nachhaltigkeit **Projektbeschreibung**

Die städtebauliche Setzung ist durchlässig und ermöglicht Kaltluftströme von Südsüdost. Das PV-Potenzial von Dächern und Fassaden kann aufgrund der von Nord nach Süd abnehmenden Gebäudehöhen ohne gegenseitige Verschattung ausgeschöpft werden.

Die Gebäudehöhebeschränkung auf 30 m im «Süssbach-» und «Gleisfeldareal» ermöglicht dort ressourcenschonende Bauweise sowie einen energieautarken Betrieb der Neubauten mit PV-Strom, Grundwasserwärmepumpen («Gleisfeld») und Erdwärmesonden («Süssbachareal»). Die kompakten Gebäudekörper sind für einen energieeffizienten Betrieb geeignet

Die Gliederung in differenzierte Nachbarschaften ermöglicht modulares, unabhängiges Wachstum. Der programmatische Spielraum macht die Entwicklung resilient und schafft Voraussetzungen für eine gute Absorption der neuen Flächen entsprechend der Nachfrageentwicklung für unterschiedliche Nutzungen.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 49 Umgang mit dem Bestand; Team «Salewski Nater Kretz»

Im Projekt sind Ansätze der 10-Minuten-Nachbarschaft angelegt, womit der gebäudeinduzierte MIV zugunsten des Langsamverkehrs minimiert werden kann. Die zentralen Sammelgaragen begünstigen autoarmes Wohnen. Das Verhältnis von Bewohnenden zu Beschäftigten (Schülerinnen und Schüler eingerechnet) ist im Maximalausbau ungefähr 50:50. Zusammen mit den wohnlastigen Bestandsquartieren resultiert ein günstiger Mix mit einem höheren Anteil von Bewohnenden.

Die Grundflächen der Gebäude nehmen einen im Vergleich zu den anderen Beiträgen etwas grösseren Teil der Arealfläche ein,



wobei die Bebauung nicht gedungen wirkt. Es besteht ein hochwertiges, differenziertes und gut verteiltes Freiraumangebot.

Die oberirdischen Geschossflächen sind in etwa gleichmässig auf die fünf Teilgebiete verteilt. Rund ein Drittel der vorgesehenen oberirdischen Gesamtfläche wird durch die Umnutzung von Bestandsbauten bereitgestellt, womit bestehende Ressourcen sehr gut genutzt werden.

Bei fortschrittlicher Bauweise ist ab Endausbau von rund 1100t CO<sub>2</sub>e/Jahr auszugehen, wodurch für eine Klimaneutralität eine Kompensation von 45 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche erforderlich würde.

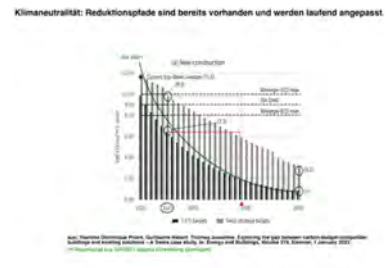
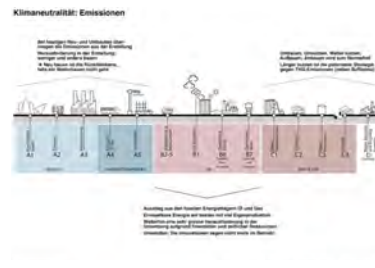


Abb. 50 Links: Klimaneutralität, Mobilität; Team «Salewski Nater Kretz»  
 Abb. 51 Mitte: Klimaneutralität, Emissionen; Team s.o.  
 Abb. 52 Rechts: Klimaneutralität, Reduktionspfade; Team s.o.

**Würdigung** **Würdigung: Nachhaltigkeit; Team «Salewski Nater Kretz»**

Verschiedene Aspekte der Nachhaltigkeit sind in diesem Projekt integral verankert. Die städtebaulichen Setzungen erfolgen im Einklang mit den übergeordneten ökologischen Vorgaben. Das Projekt nutzt vorhandene räumliche, bauliche, funktionale und ideelle Potenziale geschickt für ökologische Mehrwerte. Jede Etappe setzt vorhandene Ressourcen strategisch ein – von Zwischennutzungen über erste feste Aktivierungsmassnahmen bis zum Endausbau. Die etappenweise Entwicklung der Baufelder zu ökologisch funktionierenden Nachbarschaften eigener Prägung ist glaubwürdig.

Besonders hervorzuheben sind die Vorkehrungen zur Minimierung der Grauen Energie: sinnhafte Weiternutzung bestehender Bauten, Begrenzung zusätzlicher Untergeschosse, Regression der Gebäudehöhe mit zunehmender Distanz zum Bahnhof, weitgehende Übernahme des bestehenden Strassennetzes sowie die Etablierung eines (dank Gleisanschluss überregional nutzba- ren) Bauteillagers für zirkuläres Bauen.

32508\_12A\_250522\_BruggWin-  
disc\_1\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 8\_9,  
10.pdf.png

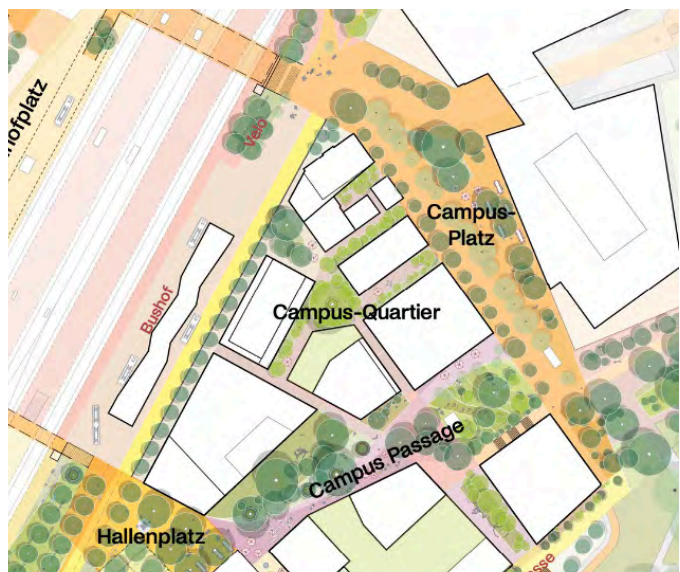


Abb. 53 Links: Begrünung Campus-Platz, begrünte Diagonale; Team «Salewski Nater Kretz»

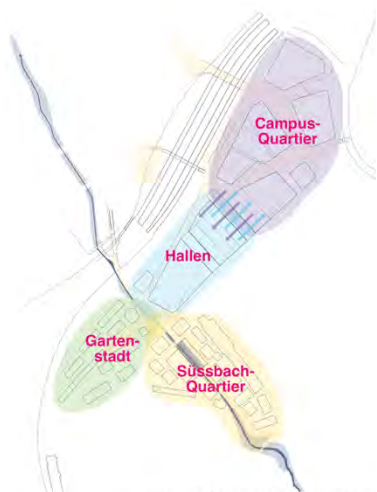
Entsprechend der geringen Wasserführung wird der Süssbach minimal, wenn auch sehr effektiv gestaltet. Wünschenswert wären zusätzliche stille Wasserflächen im Areal «Hallen», im «Gleisfeld» und am Campus-Platz.



**3.2.1.6 Sozialraum; Team: «Salewski Nater Kretz»**

**Sozialraum Projektbeschrieb**

Identität	Das Team schlägt vier Grundmodule vor, die mit drei Plätzen sowie Grünräumen zusammengehalten werden. Der Bestand prägt die Transformation und Entwicklung in jedem Modul, allerdings in unterschiedlichem Ausmass.
Nutzungszuordnung und Nutzungsflexibilität	Hinsichtlich der Nutzungszuordnung und Nutzungsflexibilität wird eine modulartige Entwicklung mit spezifischen Standortqualitäten vorgeschlagen.
Umgang mit unterschiedliche Nutzergruppen	Das Team schlägt vier Quartiertypologien mit eigenständigen Charakteren vor, die sich an den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen orientieren.
Erdgeschossnutzungen	Die Erdgeschossnutzungen sind mit einem Konzeptplan plausibel verteilt. Der Plan bietet einen hilfreichen Orientierungsrahmen.



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 53\_54\_55.pdf.png

Abb. 54 Links: Positionierung Quartiere; Team «Salewski Nater Kretz»  
 Abb. 55 Mitte: Identitätsbild. Narrativ Ortsbezeichnungen; Team s.o.  
 Abb. 56 Rechts: Nutzung Erdgeschoss; Team s.o.

Die Transformation resp. der Prozess der Entwicklung wird von der Ambition vom Bestandserhalt geprägt: Je nachdem, wer in die Entwicklung investieren wird, welche Nutzungen vorgesehen sind und wie sich die Bausubstanz eignet, sind unterschiedliche Szenarien umsetzbar.



**Würdigung** **Würdigung: Sozialraum; Team: «Salewski Nater Kretz»**

**Qualität, Kohärenz** Der Ansatz weist ein sehr solides Grundkonzept für eine transformative Entwicklung des Bestandes, die Gestaltung der Erdgeschosszone und die Ausbildung eigenständiger Quartier-identitäten auf.

**Besonderes** Eine besondere Eigenschaft des Entwurfs ist der explizit transformative Charakter des Konzepts, der auf die (noch nicht vollständig bekannten) Bedürfnisse der künftigen Eigentümer/-innen abgestellt werden kann. Ebenso zeichnet sich der Ansatz durch starke Identitäten der einzelnen Bereiche und über eine Nutzungsentwicklung über impulsgebende Programme aus.

Eine Schwachstelle liegt in der Sicherung der Qualität eines übergeordneten Freiraumsystems. Es fehlen Aussagen dazu, wie mit der – nachvollziehbaren – modulartigen Entwicklung der Freiräume die Gesamtqualität des Freiraums im Stadtteil sichergestellt wird und in welchen Bereichen es zentral ist, dass sich Private und öffentliche Hand abstimmen.



### 3.2.1.7 Nutzungen/Markt; Team: «Salewski Nater Kretz»

#### Marktfähigkeit/ Wirtschaftlichkeit

#### Projektbeschreibung

Das Projekt verfolgt eine hohe bauliche Ausnutzung und eine dichte Nutzungsmischung. Die konsequente Transformation bestehender Hallen zu Mischnutzungsträgern mit Produktion, Arbeiten und Wohnen ist eine inhaltlich vielversprechende, aber auch eine nicht nur ökonomisch sehr ambitionierte Idee. Die hohe Bebauungsdichte verspricht Effizienz, stellt aber gleichzeitig Anforderungen an Nachfrage, Etappierung und städtebauliche Ausformulierung. Die vorgeschlagenen Varianten erlauben eine gewisse Anpassung an Marktsignale, der abgebildete gewerbliche Anteil, vor allem in den Sockelgeschossen, bleibt dennoch sehr hoch. Nutzbarkeit und Vermarktbarkeit der massiven Sockelgeschosse werden als sehr anspruchsvoll beurteilt.

#### Thema Nutzungsmix

Das Gebiet ist klar in mehrere Quartiere mit spezifischen Schwerpunkten gegliedert: vom produktionsorientierten «Hallenquartier» über das durchgrünte «Süssbachquartier» bis zur urbanen Gartenstadt am Gleisfeld. Die Bandbreite der Nutzungen ist gross, die räumliche Zuordnung grundsätzlich nachvollziehbar.

#### Anteile Wohnen/Arbeiten

Der Wohnanteil ist vergleichsweise hoch und zieht sich durch alle Quartiere. In der Variante «Maximal Wohnen» beträgt er rund 63 Prozent der Gesamtfläche, mit Fokus auf dichte, urbane Wohnformen. Arbeiten, Produktion und Bildung konzentrieren sich auf das «Hallenareal» und den Kabelwerkplatz. Auch im «Süssbachquartier» werden gewerbliche Nutzungen in den Gebäudesockeln vorgesehen, Potenziale des Erdgeschosswohnens werden nicht aufgezeigt.

- ① Parkhaus und Drittnutzung im EG
- ② Kopfbau Hallenplatz mit Publikumsnutzung im EG
- ③ Pionierpassagen
- ④ Wasserhalle und öffentliches Programm (Sport, soziale Einrichtungen)
- ⑤ Innovative Wohnbau-Genossenschaft(en)
- ⑥ Kopfbau Kabelwerk

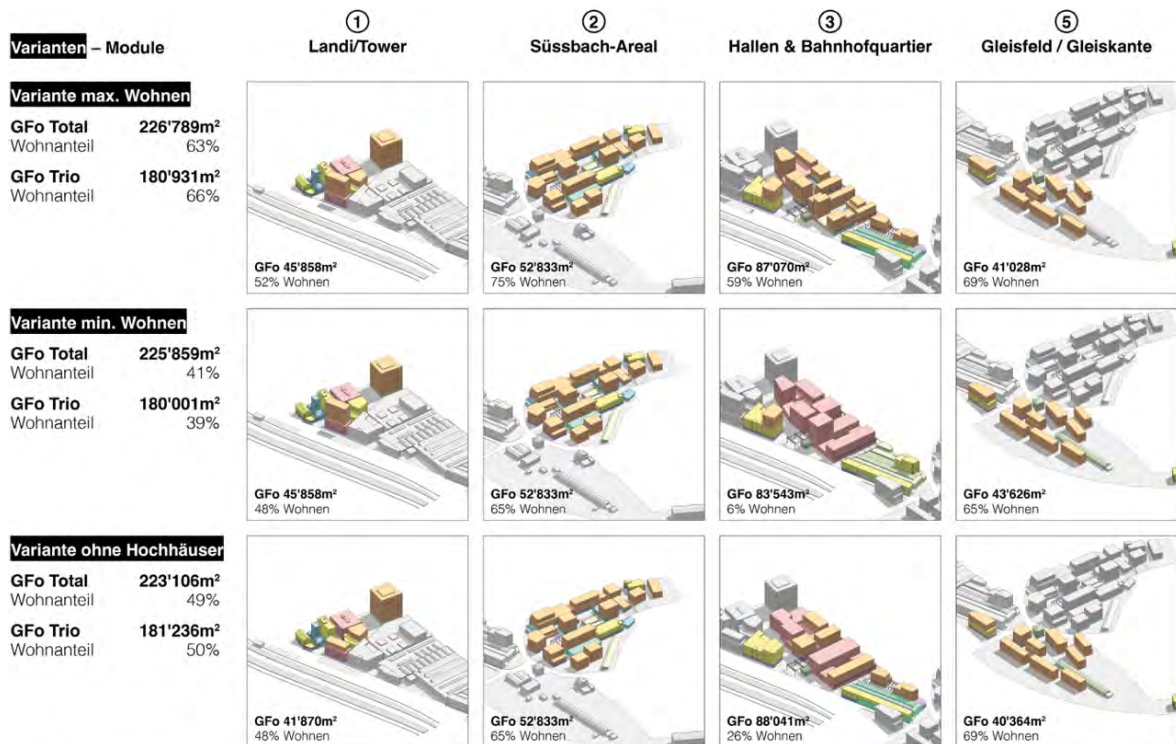


32508\_12A\_250916\_Bericht.docx  
56.pdf.png

Abb. 57 Impulsgebende Programme mit speziellen Anforderungen für die immobilienakteure; Team «Salewski Nater Kretz»



<p>Weitere Nutzungen</p>	<p>Ergänzt wird das Programm durch Bildungs- und Forschungseinrichtungen, publikumswirksame EG-Nutzungen, gastronomische Angebote und gemeinschaftliche Infrastruktur. Einzelne Hallenteile (z. B. Halle Flex) werden gezielt für Kreativnutzungen oder experimentelles Gewerbe vorgesehen.</p>
<p>Ausgewogenheit Mix / breites Spektrum</p>	<p>Das Nutzungsspektrum ist breit und gut über das Gebiet verteilt. Insbesondere das «Hallenquartier» bietet ein vielfältiges Nutzungsmosaik. In den stärker wohngepägten Bereichen bleibt die Mischung zurückhaltender.</p>
<p>Potenziale Lagequalitäten</p>	<p>Die städtebauliche Setzung nutzt die Lagequalitäten grundsätzlich gut aus: Bahnnahe, Blickbezüge und Freiraumachsen werden aufgenommen. Kritisch betrachtet wird die geringe bauliche Differenzierung zwischen den Quartieren. Die Dichte erscheint fast durchgehend homogen und reagiert nur wenig auf die vorgesehenen Nutzungsformen bzw. Wohnqualitäten, was zu geringer Diversität bei den Wohnformen führen könnte (etwas einseitige Fokussierung auf «urbanes Wohnen», typologische Diversifizierung innerhalb der homogenen Baukörperlogik wäre wünschenswert).</p>



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WSS\_SNK-BOE-TV-Cab\_F63.png

Abb. 58 Übersichtsplan: Variierende Dichten und Typologien in Abhängigkeit zur Nutzung; Team «Salewski Nater Kretz»



Schrittweise Transformation Die Etappierung erfolgt in modularen Entwicklungsschritten. Besonders die Hallenbereiche bieten Spielraum für gestaffelte Entwicklungsszenarien mit unterschiedlichen Nutzungsintensitäten. Der Einsatz temporärer Nutzungen, modulare Parkierung und flexible Nutzungstypologien ermöglichen eine pragmatische Transformation.

**Würdigung** **Würdigung: Nutzungen/Markt; Team: «Salewski Nater Kretz»**

Qualität, Kohärenz Der Beitrag überzeugt durch seine strategische Klarheit: Die Transformation erfolgt entlang bestehender Hallenstrukturen und schafft über gezielte Mischnutzung identitätsstiftende Gebäude. Die Typologie-Differenzierung im Bereich des «Hallenquartiers» ist durchdacht, die Etappierung gut vorbereitet. Besonders die Kombination aus robustem Stadtgerüst und flexibler Nutzung ist städtebaulich überzeugend.

Aus der Sicht Markt/Wirtschaftlichkeit wird zur Erschliessung und deren Zusammenwirken mit der Nutzungsthematik – insbesondere auch ESP und den Anteilen von Wohn- und Arbeitsnutzung – formuliert, dass für die erfolgreiche Ansiedelung von Wohnnutzungen eine gute Verkehrserschliessung erforderlich ist. Für Wohnnutzungen wird dabei eine weniger umfassende Erschliessung benötigt, bei Arbeitsnutzungen (resp. solchen im ESP geforderten Nutzungen) eine jedoch umfassendere und belastbarere Erschliessung.

Besonderes Der Kabelwerkplatz bildet als neuer Quartiermittelpunkt mit hoher öffentlicher Präsenz ein starkes Rückgrat. Die Integration von Produktion, Bildung und Wohnen in den Hallenbereichen ist ambitioniert, aber konzeptionell schlüssig. Auch die Darstellung verschiedener Entwicklungsszenarien – von minimaler bis maximaler Dichte – unterstützt die planerische Steuerbarkeit und zeigt die Flexibilität des gewählten Ansatzes auf.

Nachteile Die gleichförmig hohe Dichte über alle Quartiere hinweg birgt die Gefahr einer gewissen Monotonie in der Volumetrie und Typologie. Es ist anzustreben, verstärkt ortsspezifische Wohnformen und Nutzungsangebote zu entwickeln. Eine stärkere Hierarchisierung der Erschliessung – insbesondere im «Hallenquartier» – könnte die adressbildende Kraft und räumliche Differenzierung zwischen öffentlichen und privaten Bereichen stärken und Konflikte zwischen den Nutzungen verringern.



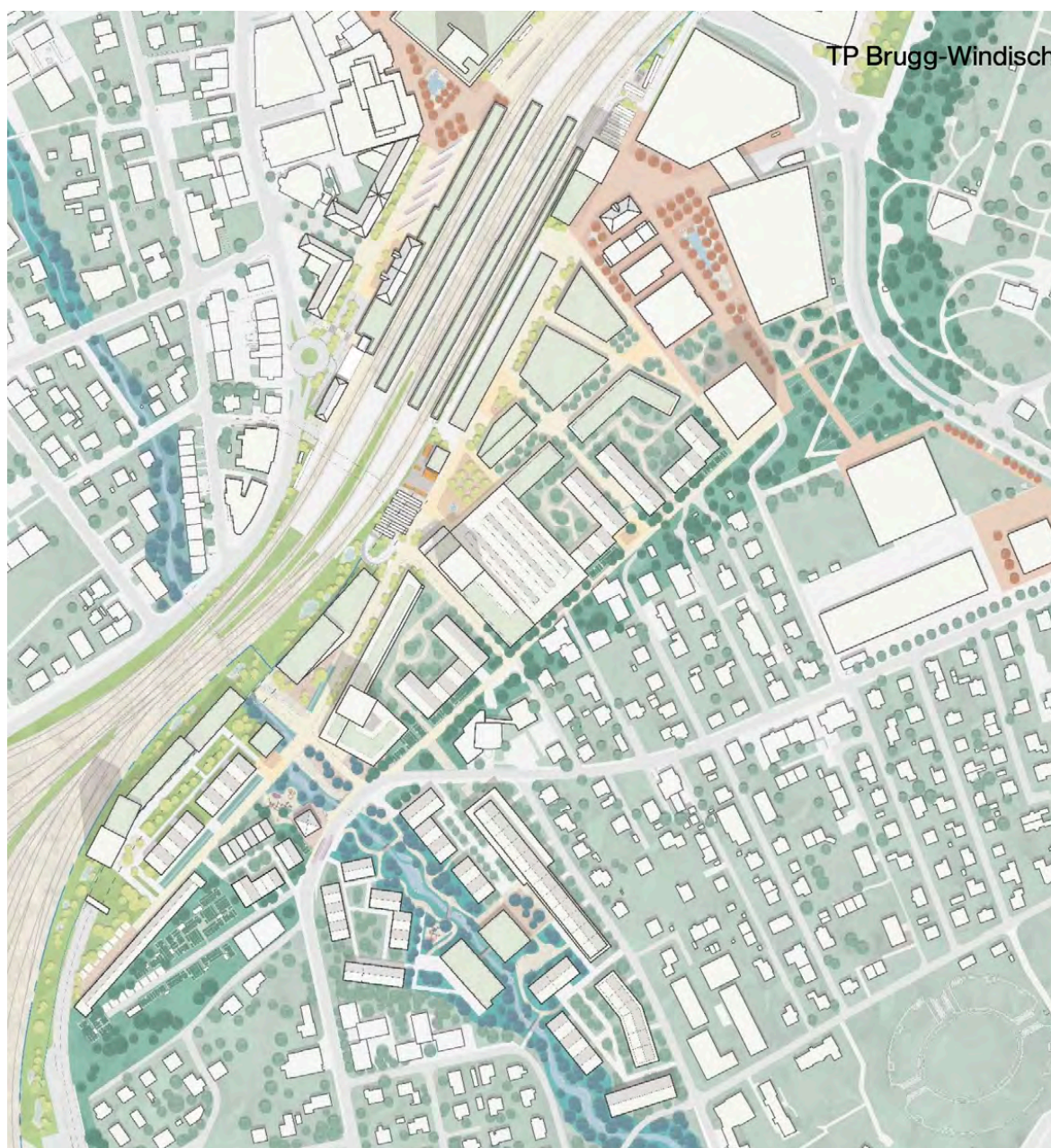
### 3.3 Beitrag «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Teamzusammensetzung **Städtebau / Architektur:** ARGE Henning Larsen, Kopenhagen & Metron Architektur AG, Brugg

**Freiraum / Stadtklima:** ARGE Metron Bern AG, Bern & Henning Larsen, Überlingen

**Mobilität / Verkehr:** Metron Verkehrsplanung AG

**Nutzungen / Sozialraum:** Stephanie Weiss, HSLU



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 59 Situationsplan; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»



### 3.3.1 Projektbeschreibung und Würdigung: Teambeitrag «ARGE Henning Larsen mit Metron»

#### 3.3.1.1 Städtebau/Architektur; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

##### Städtebau/Architektur Projektbeschreibung

**Struktur** Der Vorschlag baut auf einer soliden städtebaulichen Struktur auf, welche die wesentlichen städtischen Verbindungen aufnimmt und stärkt sowie die einzelnen Teilgebiete unterschiedlich prägt. Neben den bereits etablierten freiräumlichen Bezugsachsen werden im Bereich «Hallen» zwei Querungen in Richtung Klosterzelg sowie eine Querung in Richtung Königsfelden eingeführt. Die landschaftlich charakterisierten Freiraumbänder entlang der Unteren Klosterzelgstrasse und insbesondere entlang des Süssbachs wirken bezüglich Siedlungsstruktur eher als Fugen denn als Nahtstellen.

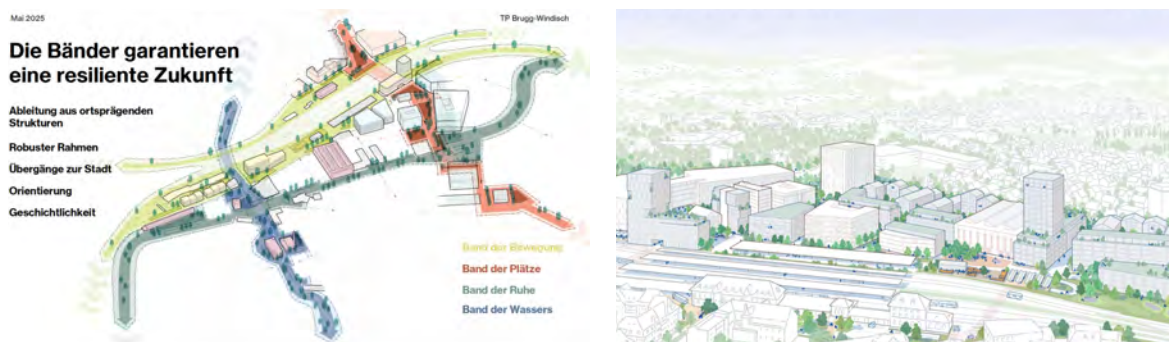


Abb. 60 Links: Bänder; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»  
Abb. 61 Rechts: Axonometrie; Team s.o.

**Interessenslinie SBB und ZEL** Entlang der Geleise wird auf unveränderter ZEL-Linienführung dieselbe teils be- oder überbaut und damit eine prägnante Gebäudekante definiert. Die Tragbarkeit der Verbindung von Infrastruktur und Hochbau ist kritisch zu überprüfen. Bei einer ZEL-Variante mit kurzem Tunnel entfällt entlang der oberirdischen Strecke die Randbebauung (ca. 20'000 m<sup>2</sup> GFOi weniger), was das städtebauliche Muster schwächen würde, teilweise aber durch Bauten der zweiten Reihe aufgefangen werden könnte. Ein allfälliger ZEL-Quartieranschluss kann gut in die städtebauliche Struktur integriert werden.

Das Team schlägt eine Verlagerung des Tunnelportals gegenüber jener gemäss Richtplanfestsetzung mit einer um 300 m nach Südwest ins Teilgebiet «Gleisfeld» verschobenen Lage.



Baufelder	Die Baufelder sind im Bereich «Hallen» eher gross, in den anderen Teilgebieten eher klein geschnitten und allgemein gut erschlossen und adressiert. Die eher engen, blockrandähnlichen Gebäudegruppen mildern zwar den Übergang zu den benachbarten EFH-Quartieren, wirken aber eher generisch und sind in enger Stellung wenig flexibel.
Gebäudetypologie	Die eher schlanken Bauvolumen von mittlerem Format – in Kombination mit der eher geringeren Dichte – erschweren eine ökonomische und ökologische Bauweise und sind bei einem hohen Anteil an Nicht-Wohnnutzungen wenig plausibel. Dass zum Gleis grossmassstäbliche und zum Quartier kleinmassstäbliche Gebäude vorgeschlagen werden, wird als sehr sinnvoll beurteilt. Das Setzen von Hochpunkten in Bezug zu weiteren Hochpunkten im Stadtgebiet wirkt lokal eher willkürlich. Einzig die Setzung eines Hochhauses zwischen Campus-Platz und Personenunterführung Nord ist städtebaulich nachvollziehbar und interessant, in der vorgeschlagenen Position und Kombination mit der PU allerdings nicht gut gelöst.
Bestand und Identität	<p>Die Kombination von flexiblem Erhalten, Verdichten und Aktivieren verschiedener Bestandesbauten wird begrüsst. Wesentliches Element dabei ist die Umnutzung der Halle 8/9/10; die Machbarkeit ist in Bezug auf Bausubstanz, Grösse und Nutzung noch zu überprüfen.</p> <p>Nebst der identitätsstiftenden Wirkung bestehender Bauten und der erwähnten Hochhäuser als Merkpunkte wird dem Süssbach eine grosse Bedeutung zugemessen. Ob dies die gewünschte Wirkung hat, wird divers diskutiert.</p> <p>Das SBB-Materialmagazin wird erhalten und mit Klein- und Kreativgewerbe belegt.</p>
Etapierung/Flexibilität	Die vorgeschlagenen Entwicklungsstufen sind plausibel und berücksichtigen die Interessenslinien und den Freiverlad SBB.
<b>Würdigung</b>	<p><b>Würdigung: Städtebau/Architektur; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»</b></p> <p>Insgesamt wurde eine robuste und tragfähige städtebauliche Struktur entwickelt, welche die Randbedingungen berücksichtigt und sich angemessen mit der städtischen Umgebung vernetzt. Allerdings sind die Teilbereiche «Süssbach» und «Gleisfeld» aufgrund der vorgeschlagenen Baufelder und Bauvolumen zu kleinteilig und dispers ausgebildet. Die vorgeschlagenen Gebäudetypologien wirken trotz eher geringer Dichte in Bezug auf die verschiedenen Nutzungsszenarien und auf örtliche Potenziale zu starr. Die Disposition wird seitens des Beurteilungsgremiums</p>



als grundsätzlich verträglich in die Umgebung eingebettet beurteilt. Die gewählten Lagen der Hochpunkte, insbesondere jene am Campus-Platz und auf dem Areal «Gleisfeld» können vom Gremium nicht abschliessend nachvollzogen werden. Im Zuge der Kantenausbildung im Teilgebiet «Süssbach» erscheint der Übergang zum Quartier Klosterzelg abrupt und es wird eine Durchlässigkeit vermisst.

Mit der Verlagerung des Tunnelportals ins Teilgebiet «Gleisfeld» wird ein städtebaulicher Spielraum an der Industriestrasse erzielt, welchen das Team insbesondere nutzt zur Ausgestaltung und Etablierung des sogenannten «grünen Bandes» qualitätsvollem Freiraum und Begegnungsort an den Gleisen und zur Platzierung von Gebäudevolumen.



32508\_28A\_250616\_Corso\_1.tif

Abb. 62 Modellfotos; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

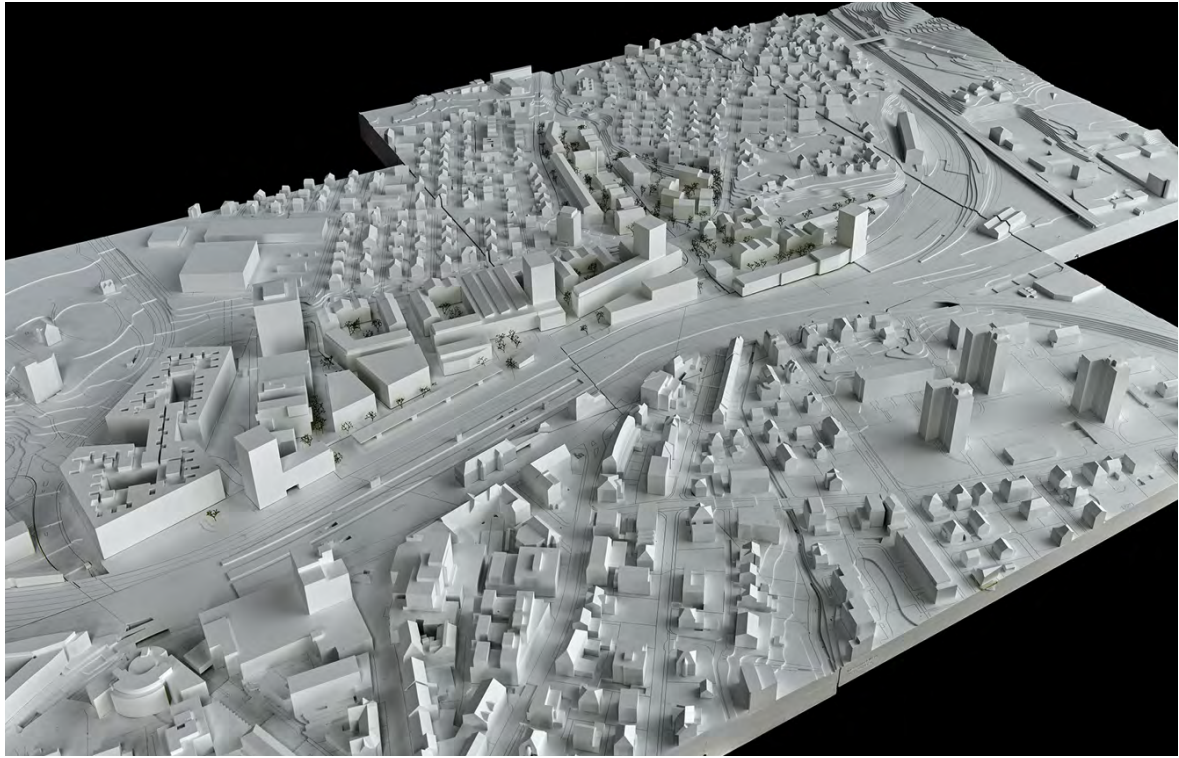


Abb. 63 Modellfotos; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»



### 3.3.1.2 Freiraum/Stadtklima; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

#### Freiraum/Stadtklima Projektbeschreibung

##### Übergeordnete Einbindung

Das Konzept beruht auf der Schaffung eines robusten Freiraumgerüsts aus vier verschiedenen Bändern, welche sich aus den bestehenden Strukturen ableiten. Dieses Grundgerüst aus öffentlichen Räumen bildet den stabilen Rahmen für flexible Entwicklungen innerhalb der Baufelder.



32508\_12A\_250606\_prae\_TPB  
W-WS3\_HL\_Metron\_ange-  
passt\_250522 4, 5, 6, 7, pdf.png

Abb. 64 Links: Band der Bewegung; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 65 Mitte links: Band der Plätze; Team s.o.

Abb. 66 Mitte rechts: Band des Wassers; Team s.o.

Abb. 67 Rechts: Band der Ruhe; Team s.o.

Die Bänder bilden den Kitt zwischen neuen und bestehenden Quartieren und sollen integrativ und verbindend wirken sowie durch die Klarheit massgeblich zur Strukturierung und der Orientierung im Raum beitragen. Ergänzt bzw. angereichert werden die Bänder mit spezifischen Knotenpunkten – sogenannten «Dritten Orten». Diese befinden sich an Übergängen der Bänder sowie an Schnittstellen der Bewegung und Begegnung. Es handelt sich um Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität wie Plätze, Gärten, Spielzonen und Wasserzugänge.

##### Band der Bewegung

Das «Band der Bewegung» entlang der Gleisanlagen bildet einen Ort der Dynamik, des Ankommens und Abschieds. Der freiräumliche Charakter ist angelehnt an das prägende Gleisfeld und durchzogen von ruderaler, trockenwarmer Vegetation und offenen kiesigen Böden. Die Verwendung robuster Materialien schafft gemeinsam mit der Bepflanzung Identität. Der Bahnhofplatz Brugg und der neue Marktplatz auf Windischer Seite bilden wichtige Ankerpunkte innerhalb dieses Bandes. Der neue Marktplatz soll als offener Stadtraum Aufenthaltsqualität bieten und als Ort für Märkte, Feste oder spontane Nutzungen dienen. Flexible Freiraumnutzungen wie ein Skatepark oder Outdoor Gym bereichern das «Band der Bewegung».



- Band der Plätze** Eine Abfolge repräsentativer Plätze und Treffpunkte bildet das «Band der Plätze», welches Brugg und Windisch verbindet. Die Plätze werden durch institutionelle und öffentliche Nutzungen geprägt und belebt. Jeder Ort besitzt eine eigene Qualität und einen eigenen Charakter. Eine besondere Überprägung erhält der Campus-Platz Windisch: Die neue räumliche Fassung des Platzes zu den Geleisen hin sowie die Umgestaltung mit einem Hain und Wasserbecken verleihen dem Ort stadtklimagerechte Aufenthaltsqualität.
- Band der Ruhe** Das «Band der Ruhe» zieht sich entlang der topografischen Kante der Flussterrasse der Ur-Aare. Die Freiräume, welche sich zu dieser Achse orientieren, zeichnen sich durch ihre grüne und stadtklimatisch angenehme Raumqualität aus. Diese Orte laden mit ihrer ruhigen Atmosphäre zum Verweilen ein, die Bewegungsachse dient der langsamen Bewegung. Geprägt ist sie durch Gärten mit üppiger Vegetation und grossen Bäumen in den weitläufigen Parkanlagen.
- Band des Wassers** Der Süssbach bildet das Rückgrat dieses Bandes. Dieser wird revitalisiert und ist entsprechend durch eine ruderale Vegetation mit offenen kiesigen Böden einerseits sowie üppige bachbegleitende Hochstaudenfluren und Ufergehölze andererseits geprägt. Der Süssbach wird im «Süssbachareal» durch Wege und verschiedene Freiraumnutzungen wie einem Spielplatz begleitet. Die Gebäude des angrenzenden «Süssbachquartiers» werden um nachbarschaftliche Höfe angeordnet. An der Schnittstelle zwischen dem «Band des Wassers» und dem Band der Bewegung entsteht ein Freiraum mit unterschiedlichen Qualitäten.
- Ökologie** Jedes Band weist passend zu seiner jeweiligen Funktion und Lage ökologische Eigenheiten auf und trägt damit grossräumig zur ökologischen Vernetzung bei. Gleichzeitig stellen die Bänder Kernlebensgebiete dar. Durch die Anreicherung mit einem Netz aus Biotoptrittsteinen unterschiedlicher Habitatqualitäten innerhalb der Baufelder entsteht ein ökologisch sehr wertvolles Gesamtsystem mit sich gegenseitig positiv beeinflussenden diversen Lebensräumen und sehr hoher Artenvielfalt.
- Regenwasserkonzept** Dem Schwammstadtprinzip folgend, wird ein in Kreisläufen organisiertes Regenwasserkonzept vorgeschlagen. Unterschiedliche Konzeptbausteine wie Gründächer, Retentions- und Wasserflächen oder oberflächige Mulden-Gräben-Rinnen und mehr sollen als prägende Elemente in die Gestaltung der Freiräume eingebunden werden.



32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW\_WS3\_HL\_Metron\_angepasst\_250522 44

Abb. 68 Links: Regenwassermanagement; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron HLM»

Abb. 69 Rechts: Ökologie; Team s.o.

### Würdigung

#### Würdigung: Freiraum/Stadtklima; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Das Konzept beruht auf einer sehr klaren Grundstruktur mit unterschiedlich hergeleiteten stadt- und freiräumlichen Bändern. Gewisse Bänder werden primär aus der vorhandenen stadträumlichen Struktur abgeleitet, während andere auf landschaftsgeschichtlichen Begebenheiten oder einer thematischen Charakterisierung beruhen. Diese grundsätzliche Charakterisierung birgt konzeptionelles Potenzial und gleichzeitig entstehen Zweifel, ob diese verschiedenen Bänder zu einem stringenten Grundgerüst zusammengefügt werden können.

Übersetzt werden diese konzeptionellen Bänder in Gestaltungsvorgaben sowie detaillierte Überlegungen zum Charakter von Vegetation, Ausstattung, Materialisierung etc. der jeweiligen Freiräume. Diese direkte Übersetzung erscheint jedoch problematisch, denn die Bänder sind in sich jeweils ein Konglomerat unterschiedlicher Räume mit unterschiedlichen Funktionen, unterschiedlichen Zeitlichkeiten, unterschiedlichen Nutzenden. Für die Ableitung gestalterischer Kriterien fehlt zumindest teilweise eine kritische Auseinandersetzung, welche Funktionen die Orte im jeweiligen Stadtgefüge übernehmen, wo die Übergänge und Besonderheiten liegen und was die Orte innerhalb eines Bandes



zusammenfügt. Nicht nachvollziehbar ist das «Band der Bewegung», weder stadt- und freiräumlich noch von der thematischen Herleitung. Zu unterschiedlich sind die Orte und Abschnitte dieses Bandes, zudem fehlt eine freiräumliche Qualitätsbeschreibung.

Zu überzeugen vermag die klare Positionierung des Konzepts bezüglich der Bedeutung eines Grundgerüsts von öffentlichen Räumen innerhalb der langfristigen Transformation des Areals. Leider fehlen zumindest freiräumliche Zielvorgaben zu den Entwicklungen der einzelnen Baufelder, abgesehen von ökologischen und klimatischen Aussagen.

Verschiedene Orte innerhalb der Grundstruktur sind konzeptionell nachvollziehbar, werfen jedoch bei näherer Betrachtung gewisse Fragen auf. So wirkt der Süssbach entgegen seiner Funktion stark bedrängt und die Übergänge zu den angrenzenden Wohnbauten scheinen wenig qualitativ bzw. konfliktbeladen. Der Freiraum Brückenplatz im Bereich Süssbach/Bewegungsband ist typologisch unklar. Auch der neue räumliche Abschluss des Campus-Platzes ist unpräzise. Der Marktplatz auf Windischer Seite ist zwar nicht direkt an die Unterführung angeschlossen, die Anbindung an den Campus-Platz über ein Gassensystem ist aber sehr überzeugend.

Von besonderer Qualität ist die Auseinandersetzung mit den Aspekten der ökologischen Infrastruktur. Diese sehr präzisen Überlegungen zu den Funktionen und Potenzialen der Einzelräume wie auch des Gesamtsystems sind wertvoll. Ebenfalls massgebend für zeitgemässe Stadtraumkonzepte ist die Entwicklung des Regenwasserkonzepts. Noch etwas unklar ist die Übersetzung dieser ökologischen Ansätze in die schrittweise Transformation sowie die Auswirkungen auf die Gestaltung der Freiräume, was aber auch der Komplexität der Aufgabe geschuldet ist.



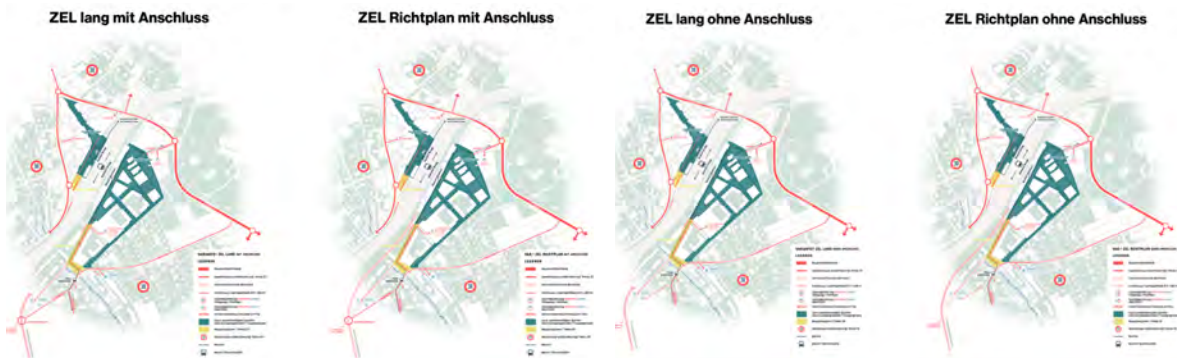
### 3.3.1.3 Mobilität/Verkehr; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

<b>Mobilität/Verkehr</b>	<p><b>Projektbeschreibung</b></p> <p>Das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» postuliert aufgrund der Bahnhofsnähe eine Plafonierung der heutigen (MIV-) Verkehrsmengen mit dem Ziel, sowohl das bestehende wie auch das neue Quartier möglichst wenig zu belasten. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten soll mit einer bewussten Minimierung des Parkplatzangebots und einem Mobilitätskonzept gefördert werden. Der Vorschlag strebt somit eine autoarme/-freie Entwicklung und eine Verlagerung des Modal Splits an.</p>
Parkierung und Verkehrsaufkommen	<p>Die vorgeschlagene Anzahl Parkplätze liegt je nach Nutzungsvariante zwischen ca. 0,24 und 0,25 PP/100m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche GFoi (rund 420 – 450 PP), das errechnete Fahrtenaufkommen beläuft sich auf ca. 2400 Fahrten/Tag. Der Mehrverkehr gegenüber heute wird nicht aufgeschlüsselt.</p> <p>Für die Parkierung wird eine konsequente Bewirtschaftungsstrategie formuliert, um die Auslastung der Parkplätze zu optimieren und deren Gesamtzahl zu minimieren. Es sollen bestehende Strukturen für die Parkierung umgenutzt und keine neuen Untergeschosse erstellt werden. Ein zentrales Quartierparking wird am Standort des bestehenden unterirdischen Rollenlagers vorgesehen. Im Wohnquartier «Süssbach» wird mit einer Sammelgarage im Sockelbau der Berufsschule eine eigenständige Parkierungslösung umgesetzt. Für das Teilgebiet «Gleisfeld» sind nur vereinzelte oberirdische Parkfelder vorgesehen. Das Team schlägt überdies vor, die Campus-Tiefgarage mitzunutzen.</p>
MIV	<p>Der Lösungsansatz des Planungsteams setzt die Realisierung der ZEL und die entsprechenden Effekte auf den Verkehrsfluss voraus; so soll die Quartierzufahrt künftig über Klosterzelg- und Reutenenstrasse erfolgen. Das Quartierparking wird unter der Markthalle von Südwesten her erschlossen, was die Belastung der verkehrsberuhigten Industriestrasse in der Nähe des Bushofs reduziert. Quartierfremder Verkehr soll vom Siedlungsgebiet ferngehalten werden, wozu in allen Szenarien die Durchfahrt für den MIV auf der Industriestrasse unterbunden wird. Mit einem ZEL-Anschluss würde die Haupteerschliessung von Südwesten her erfolgen; zum Schutz des bestehenden Quartiers soll zusätzlich die Durchfahrt auf der Klosterzelgstrasse unterbunden werden.</p> <p>Auf der Brugger Seite wird dank der Zentrumsentlastung ZEL die Aarauerstrasse vom motorisierten Verkehr entlastet. Der verbleibende Verkehr von rund 2500 Fahrzeugen pro Tag (DTV) wird auf die Badener- und die Hauptstrasse umgelenkt, wodurch der</p>



Bahnhofsraum auf Brugger Seite vom MIV freigespielt wird. Es entsteht Gestaltungsspielraum für den Neumarkt-Platz als Pendant zum Campus-Platz auf der Windischer Seite.

ZEL-Anschluss Das Team bildet die Varianten mit und ohne Realisierung eines ZEL-Anschlusses ab, jedoch ohne vertiefte und nachvollziehbare quantitative Darlegung der Überlegungen und Annahmen.



32508\_12A\_250606\_prae\_TP BW-WS3\_HL\_Metron\_angeasst\_250522 38

Abb. 70 Links: 2 Varianten mit Quartieranschluss an ZEL; Team «HLM»  
 Abb. 71 Rechts: 2 Varianten ohne Quartieranschluss an ZEL; Team s.o.



32508\_12A\_250606\_prae\_TP BW-WS3\_HL\_Metron\_angeasst\_250522 40.pdf.png  
 32508\_12A\_250606\_prae\_TP BW-WS3\_HL\_Metron\_angeasst\_250522 41.pdf.png

Abb. 72 Links: Zentrumsentlastung ZEL gem. Richtplan; Team «HLM»  
 Abb. 73 Mitte: ZEL gem. RP ohne Anschluss; Team s.o.  
 Abb. 74 Rechts: Quartieranschluss; Team s.o.

Die Empfehlung zum Verzicht auf den Anschluss des neuen Quartiers an die ZEL begründet das Team damit, dass einerseits ein direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz im Widerspruch zum Grundsatz der autoarmen Quartierentwicklung stehen würde und dass andererseits der Anschluss an die ZEL gemäss der Einschätzung des Planungsteams potenziell zusätzlichen, quartierfremden Verkehr anziehen würde, der mittels starker baulicher oder betrieblicher Massnahmen unterbunden werden müsste.



**Öffentlicher Verkehr öV** Das Bahnhofsumfeld soll vom motorisierten Individualverkehr MIV freigehalten werden und als Mobilitätsdrehscheibe für den Umstieg zwischen Bahn, Bus und Velo gestaltet werden, mit Möglichkeiten für zeitlich koordinierte Anlieferungen und Zubringerdienste.

Die Buslinien führen durch die sogenannte «Fussgängerzone» über den Campus-Platz sowie im Mischverkehr durch die Begegnungszone. Es wird eine neue Quartierhaltestelle westlich des Süssbachs vorgesehen.

Der Bushof südlich der Gleise («Windischer Seite») wird baulich erweitert und barrierefrei gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gestaltet. Unter dem erweiterten Bushofdach werden zwei Flieskantenn mit acht Haltekanten vorgesehen. Der Zugang zur Personenunterführung Mitte ist unter dem Bushofdach integriert. Ein künftiges Stadtperron wurde bei der Platzierung der Auf- und Abgänge der Personenunterführung bereits mitgedacht. Für den Bushof nördlich der Gleise («Brugger Seite») wird eine Harfenanordnung für sechs BehiG-gerechte Haltekanten mit Kissenlösung für Gelenkbusse und zwei weiteren Flieskantenn vorgeschlagen. Das Wenden der Busse erfolgt über einen neuen Kreisell zwischen Aarauerstrasse und Bahnhofplatz, die Ausfahrt Richtung Osten über die bestehende Rampe.



Abb. 75 Links: Erschliessungskonzept; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron HLM»

Abb. 76 Mitte: Konzept Fussverkehr; Team s.o.

Abb. 77 Rechts: Konzept Veloverkehr; Team s.o.

**Fuss-/Veloverkehr** Zentraler Bestandteil des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes sind die Unterführungen, welche Brugg und Windisch miteinander verbinden sollen. Die ausgebaute (und auf der Brugger Seite verkürzte) Campus-Passage soll als zentrale, städtische Achse

32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-WS3\_HL\_Metron\_ange-  
 pass\_250522\_15.pdf.png  
 3232508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-WS3\_HL\_Metron\_ange-  
 pass\_250522\_43



fungieren. Mit Begegnungszonen und «Fussgängerzonen» soll ein durchgängiges, fussverkehrfreundliches Wegnetz geschaffen werden, mit Mischverkehr und Rücksichtnahme der Velofahrenden. Die Durchlässigkeit der verkehrsberuhigten unteren Klosterzelgstrasse sowie der Markthalle stärken die Verbindungen zwischen den bestehenden Wohngebieten und dem Bahnhof. Es werden zentrale Veloabstellanlagen vorgesehen mit Anknüpfung an das Velonetz und die kantonale Velovorzugsroute.

**Würdigung** **Würdigung: Mobilität/Verkehr; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»**

Das Team zeigt sorgfältige Überlegungen zum Thema Mobilität/Verkehr und stellt diese in einem übersichtlichen ergänzenden Bericht beschreibend dar. Die gezeigten Ansätze erscheinen innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen robust und werden grundsätzlich begrüsst. Die vorgeschlagene Verkehrsführung im Quartier Stadtraum ist nachvollziehbar dargestellt und argumentativ begründet.

Die postulierte Plafonierung des Verkehrsaufkommens auf maximal die heutige Verkehrsbelastung an diesem zentralen Ort und vor dem Hintergrund der angestrebten Dichte wird aus fachlicher Sicht als grundsätzlich vielversprechend begrüsst. Die Marktfähigkeit der vom Team angenommenen quantitativen Eckwerte (Anzahl erforderliche Parkplätze und Verkehrsaufkommen) wird allerdings u. a. eigentümergeitig hinterfragt. Der Mehrverkehr gegenüber dem Ist-Zustand sowie für jeden einzelnen Strassenabschnitt wird nicht dargelegt, was vom Beurteilungsgremium als kritisch betrachtet wird.

Die Argumentation für oder gegen einen ZEL-Anschluss wurde qualitativ erbracht, eine durchgängig nachvollziehbare quantitative Betrachtung insbesondere auch mit Unterscheidung hinsichtlich Mehrverkehr ist nicht erfolgt. In der Betrachtung des Planungssperimeters rät das Team von einem Anschluss an die ZEL ab, mit der Begründung, dass dieser quartierfremde Verkehr anziehen sowie bauliche und betriebliche Massnahmen erfordern würde zum Erfüllen einer «autoarmen» Disposition.

Die Argumentation des Teams zu einem möglichen Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die Zentrumsentlastung ZEL ist für das Beurteilungsgremium noch nicht abschliessend nachvollziehbar. Die Betrachtung soll daher im Nachgang zur Testplanung vertieft werden.

Die ausgewiesenen «Fussgängerzonen» sind aufgrund des hohen Velo- und öffentlichen Verkehrsaufkommens in Teilen nicht



möglich. Die postulierte flächendeckende Mischverkehrsführung des Veloverkehrs ist in einzelnen Bereichen, wie z. B. die Industriestrasse und der Bushof, zu überdenken.

Die Idee des Stadtperrons wird vom Beurteilungsgremium als eine interessante langfristige Option betrachtet, die weiter vertieft werden soll.

Der Vorschlag einer Parkierungsanlage im Südwesten des Teilgebiets «Hallen» wird begrüsst, da diese Lösung die Industriestrasse nicht zusätzlich belastet. Auch der Vorschlag einer zurückhaltenden Parkplatzzahl in den künftigen Teilgebieten «Gleisfeld» und «Süssbach» wird aus fachlicher Sicht als interessant eingestuft.

Die Rahmenbedingungen des Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch sind eingehalten.



### 3.3.1.4 SBB-Infrastruktur; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

#### SBB-Infrastruktur Projektbeschreibung und Würdigung

- Interessenslinien 1 und 2** Die Interessenslinien IL1 und 2 sind eingehalten und in der Etappierung berücksichtigt. Zudem ist im Projekt auch die Stadtkante Windisch explizit berücksichtigt. Bei der Gestaltung des Freiraums entlang der Bahn gilt es die Bepflanzungsvorgaben entlang der Bahn zu beachten.
- Freiverlad** Der Freiverlad kann bis zur Inbetriebnahme ZEL bzw. zum Inkrafttreten der IL 1 erhalten bleiben.
- Zugangsbauwerke SBB** Ein Argumentarium «pro Unterführung / contra Überführung» liegt vor und die Zugangsbauwerke in die Unterführungen wurden grob skizziert. Bei der PU Brugg wurde der Aufgang auf Windischer Seite teilweise vom Bushof entkoppelt, was eine bessere Sicht- und Erreichbarkeit bietet. Bei der Campus-Passage ist eine Verkürzung und damit oberirdische Querung der Aarauerstrasse erst nach der ZEL möglich. Dies würde zeitlich besser zum Umsetzungszeitpunkt der SBB passen. Die Integration des PU-Zugangs ins Gebäude auf der südlichen Seite ist vertiefter zu prüfen. Allgemein ist der zeitnahe Umsetzungszeitpunkt für die Massnahmen an den Personenunterführungen aus Sicht SBB kritisch.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 78 Links: Zoom-in; Bahnhofsbereich; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 79 Rechts: Zoom-in Tunnelportal ZEL; Team s.o.



Weitere Bemerkung Die zentrale Veloparkierung funktioniert aus Sicht SBB nicht. Es besteht das Risiko, dass die Veloabstellungen der Bahn infolge der attraktiven Lage durchs Quartier (mit-)belegt werden und in der Summe zu wenig Veloparkplätze für die Bahnkundinnen und -kunden zur Verfügung stehen.



### 3.3.1.5 Nachhaltigkeit; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

#### Nachhaltigkeit **Projektbeschreibung**

Die städtebauliche Setzung ist durchlässig für die dominanten Windrichtungen, unterbindet aber im Gleisfeld und an der Gleiskante die kritische Kaltluftströmung von Südsüdost.

Abgesehen von der Verschattung durch einzelne Hochpunkte kann das PV-Potenzial von Dächern und Fassaden gut genutzt werden. Die Regression der Dichten von Norden nach Süden, von bahnhofsnahe zu peripheren Gebäuden ist – bis auf den Hochpunkt am Ende des Gleisfelds – bezüglich Ressourceneinsatz schlüssig. Gebäude im Teilgebiet «Gleisfeld» und «Süssbachareal» haben das Potenzial für einen energieautarken Betrieb mit PV-Strom und Grundwasserwärmepumpen («Gleisfeld») beziehungsweise Erdwärmesonden («Süssbachareal»). Die Gebäudekörper sind weitgehend kompakt ausgebildet und können somit energieeffizient erstellt und betrieben werden. Die in der Regel angemessenen Gebäudetiefen versprechen eine gute natürliche Belichtung.

Die Gliederung des Stadtraums in Teilgebiete knüpft an topografische Gegebenheiten und vergangene Bebauungsetappen an. Innerhalb der neuen, von der ursprünglichen Anordnung losgelösten Bebauungsstruktur liest man die historischen Bauten als Versatzstücke.

Im Projekt sind Ansätze der 10-Minuten-Nachbarschaft angelegt, womit der gebäudeinduzierte MIV zugunsten des Langsamverkehrs minimiert werden kann. Die zentralen öffentlichen Sammelgaragen sowie die private Sammelgarage im Sockel eines Bestandsgebäude im «Süssbachareal» begünstigen autoarmes Wohnen. Das Verhältnis von Bewohnenden zu Beschäftigten (Schülerinnen und Schüler eingerechnet) liegt im Maximalausbau bei 53:47. Zusammen mit den wohnlastigen Bestandsquartieren resultiert ein günstiger Mix mit einem höheren Anteil an Bewohnenden.

Die Grundflächen der Gebäude nehmen nur rund einen Drittel der Arealfäche ein und lassen so viel Freiraum übrig. Besonders dicht bebaut sind die Areale «Hallen» und «Süssbach». Rund ein Viertel der vorgesehenen oberirdischen Gesamtfläche wird durch die Umnutzung von Bestandsbauten bereitgestellt, womit bestehende Ressourcen gut genutzt werden.

Bei einer fortschrittlichen Bauweise kann man davon ausgehen, dass für eine klimaneutrale Entwicklung des Stadtraums im



maximalen Endausbau pro Jahr rund 900t CO<sub>2</sub>e verursacht werden und somit 41 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche kompensiert werden müssen.

**Würdigung** **Würdigung: Nachhaltigkeit/Klimaneutralität; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»**

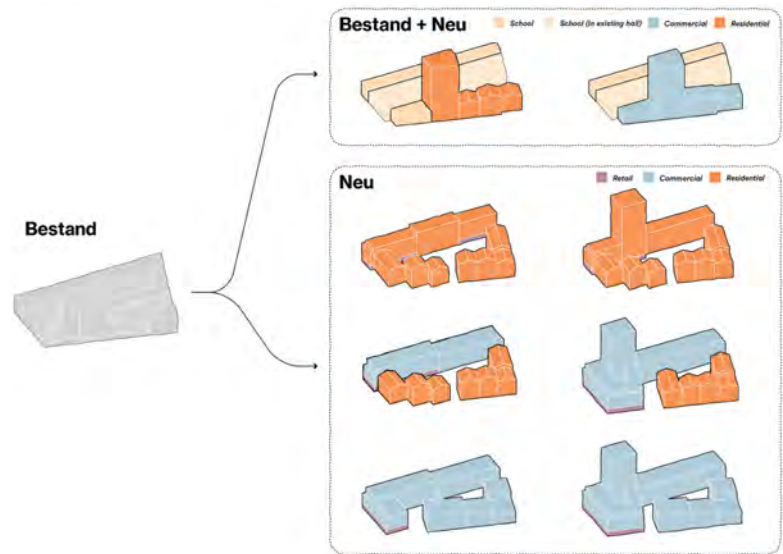
Die Biodiversität und der Wasserhaushalt sind im Projekt sehr gut verankert. Das Konzept der Bänder mit unterschiedlichen Biotoptypen begünstigt eine hohe Artenvielfalt.



32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-WS3\_HL\_Metron\_angepasst\_250622\_24\_28.pdf.png

Abb. 80 Links: Campus-Platz; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron HLM»

Abb. 81 Rechts: Süßbach; Team s.o.



32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-WS3\_HL\_Metron\_angepasst\_250522\_8.pdf.png

Abb. 82 Flexible Blöcke; Team «HLM»



Ein klimafreundliches Wasserkonzept nach dem Schwammstadtprinzip erlaubt einen natürlichen Wasserhaushalt mit dezentraler und oberflächlicher Bewirtschaftung. Neben dem ökologischen Mehrwert bereichern die Elemente die Freiraumgestaltung und tragen zur Hitzeminderung bei. Bestandsbauten werden sowohl als Zeitzeugen wie auch als gut nutzbare Substanz weiterverwendet. Das Projekt sieht vor, diese bei Bedarf mit modulartigen Aufstockungen oder Anbauten zu ergänzen, womit flexibel auf die Nachfrageentwicklung reagiert werden kann.

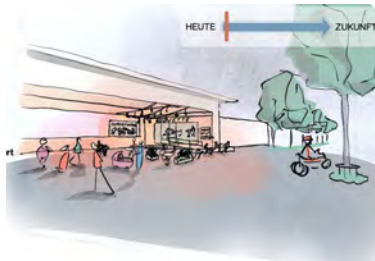
Die in Neubauten vorgesehenen moderaten Gebäudetiefen eignen sich für Wohnnutzungen. Das Wohnungsangebot – differenziert nach Lage, Atmosphäre und Nachbarschaft – ist stimmig. Die Disposition kann allerdings aufgrund der Etappierung zu einer ungleichmässigen Angebotsentwicklung oder eingeschränkter Diversität führen.



**3.3.1.6 Sozialraum; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»**

**Sozialraum Projektbeschrieb**

Identität	Das Team hat den Anspruch einer Entwicklung im Kontext der lokalen Identität. Dazu zählt die Einbettung flexibler Konzepte und zirkulärer Materialien. Vier Bänder bilden identitätsstiftende Strukturen im Sinne eines starken öffentlichen Raums.
Nutzungszuordnung und Nutzungsflexibilität	Das «Band der Bewegung» ist geprägt durch publikumsorientierte Nutzungen. Auf dem «Band der Plätze» sind institutionelle / öffentliche Nutzungen angeordnet. Das «Band der Ruhe» umfasst wohnnahe, gemeinschaftsfördernde Nutzungen. Das «Band des Wassers» nimmt landschaftserlebende Nutzungen auf. Die Blöcke zeichnen sich durch flexible Nutzungsmischungen mit Bestand aus.
Erdgeschossnutzungen	Öffentliche und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sind mit Schwerpunkt am Bahnhof angeordnet, gemeinschaftlich orientierte Nutzungen in den Wohnquartieren.
Umgang mit unterschiedlichen Nutzergruppen	Entwicklungsbereiche mit unterschiedlichen Eigenschaften gehen auf die Bedürfnisse diverser Nutzergruppen ein.
Transformation	Der Transformationsprozess baut auf einer flexiblen Baufeldentwicklung und einem starken öffentlichen Raum auf.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 83 Links: Themen Sozialraum; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»  
 Abb. 84 Mitte: Initialisierungsnutzungen; Team s.o.  
 Abb. 85 Rechts: Initialisierungsphase; Team s.o.

**Würdigung: Sozialraum; Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»**

**Qualität, Kohärenz** Der Ansatz setzt mit den Bändern auf eine starke Identität und Qualität des öffentlichen (Frei-)Raums.

Die Bänder sind weiterentwickelt, aber noch nicht kohärent. So bleiben Diskrepanzen zwischen dem Konzeptplan Band und dem Gesamtplan bestehen. Das «Band der Bewegung» ist in sich nicht konsistent, da es eigentlich nur aus einem nutzungsgemischtem «Ei» um den Bahnhof besteht, ergänzt mit einem programmatisch anders funktionierenden Streifen entlang der



Gleise. Beim «Band der Ruhe», das die Schnittstelle zum alten Quartier bildet, ist unklar, wie die Erdgeschosszone kleinmassstäblich gestaltet werden kann. Der Ansatz mit den Baufeldern ermöglicht vor allem am Bahnhof viel Flexibilität. Die Baufeldentwicklung hat allerdings zur Folge, dass (noch) wenig spezifische Eigenschaften und Identitäten zwischen den Baufeldern erkennbar werden. Die geringste Flexibilität besteht im Geviert Süssbach. In diesem Bereich sind autonome Dienstleistungsbausteine im Bestand möglich. Die übrigen Gebäudetypen eignen sich vorwiegend für eine Mischnutzung mit Wohnen. Im Streifen der SBB kann eine Büronutzung realisiert werden. Die Wohnnutzung am Gleis könnte auch Gewerbe sein. In der dahinterliegenden Schicht ist «urbane Produktion» vorgesehen. In der Scheibe könnte in den oberen Geschossen auch Wohnen angeboten werden.

**Besonderes** Der Ansatz von Band und Baufeld ist grundsätzlich vielversprechend für die Nutzungen und Nutzungsflexibilität. Er funktioniert allerdings hauptsächlich beim Bahnhof und weniger konsequent in den Bereichen Teilgebiet «Süssbach» und am Gleis.



### 3.3.1.7 Marktfähigkeit/Wirtschaftlichkeit, Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»

#### Marktfähigkeit/ Wirtschaftlichkeit

#### Projektbeschreibung

Die Wirtschaftlichkeit ist in diesem frühen Planungsstadium nicht abschliessend beurteilbar. Der Erhalt von Bestandsgebäuden, etwa zur Umnutzung einer Markthalle, ist zwar konzeptionell stimmig, muss aber hinsichtlich Investitionskosten, Nutzungsdauer, realer Flächennachfrage und Betriebskonzept kritisch geprüft werden.

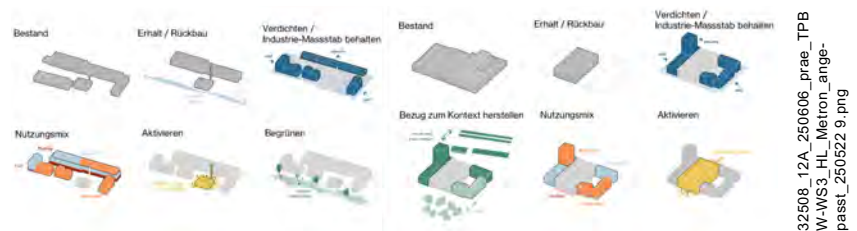


Abb. 86 Flexibilität der Bebauung; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron HLM»

Gleiches gilt für produktive Nutzungen im Erdgeschoss, die nur bei effektiver Nachfrage wirtschaftlich tragfähig sind. Der Entwurf schlägt ein ambitioniertes Programm mit diversen Angeboten vor. Das Konzept der flexiblen Baufelder und nutzungsneutralen Gebäudestrukturen bildet eine gute Grundlage für Anpassungsfähigkeit und wirtschaftliche Robustheit im Verlauf der Transformation.

**Thema Nutzungsmix** Das Projekt setzt auf eine räumlich strukturierte, vielfältige Mischung von Nutzungen entlang der vier Bänder. Diese Struktur schafft Orientierung, funktionale Klarheit und ermöglicht ortsangepasste Entwicklungsschwerpunkte.

**Anteile Wohnen/Arbeiten** Die Wohnnutzung bildet ein stabiles Rückgrat des Konzepts – differenziert nach Lage und Zielgruppe (z. B. Studierende, Familien, gemeinschaftliche Wohnformen), was als besondere Stärke dieses Beitrags beurteilt wird (nicht nur «urbanes Wohnen»). Der Anteil an Arbeitsnutzungen bleibt aber sehr hoch. Insbesondere mit dem Circular Hub nahe dem Campus soll ein Standortprofil mit überregionaler Strahlkraft entstehen. Auch im Teilgebiet «Gleisfeld» wird produktives Gewerbe vorgeschlagen.

**Weitere Nutzungen** Ergänzend zur Grundversorgung werden punktuell soziale und kulturelle Einrichtungen integriert: Quartierzentrum, Lernwerkstatt, Foodcoop und Gemeinschaftsräume. Diese stützen die soziale Infrastruktur und Belebung der Erdgeschosse.



32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-W63\_HL\_Metron\_ange-  
 passt\_250522\_11.png  
 32508\_12A\_250606\_prae\_TPBW-W63\_HL\_Metron\_ange-  
 passt\_250522\_12.pdf.png

Abb. 87 Links: Dichte Mischnutzung; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 88 Rechts: Dichte Wohnen max.; Team s.o.

Ausgewogenheit Mix / breites Spektrum	Die Mischung ist ambitioniert und in Teilen recht dicht, aber programmatisch nachvollziehbar. Eine stärkere funktionale Trennung zwischen Wohnen und Gewerbe wäre allenfalls im «Gleisfeld» wünschenswert, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.
Potenziale Lagequalitäten	Die Lagequalitäten wurden gut erkannt und übersetzt: Campus-Nähe für studentisches Wohnen und Innovation, Gleisrandlagen für Produktion, grüne Bänder («Band der Ruhe», «Band des Wassers») für Wohnen mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Typologien sind entsprechend differenziert ausgestaltet und ermöglichen es, verschiedene Zielgruppen anzusprechen.
Schrittweise Transformation	Die Etappierung ist sorgfältig entwickelt. Das Konzept lässt eine stufenweise Entwicklung mit Zwischenzuständen und Re-Use-Strategien zu. Die Flexibilität der Gebäude- und Nutzungsstruktur erlaubt eine robuste Umsetzung in Phasen – inklusive Reaktion auf sich verändernde Nachfrageverhältnisse.

**Würdigung** **Würdigung: Marktfähigkeit/Wirtschaftlichkeit, Team: «ARGE Henning Larsen mit Metron»**

Qualität, Kohärenz	Das Projekt bietet eine starke städtebauliche Grundstruktur, in die sich ein vielfältiger Nutzungsmix kohärent einfügt. Die Bänder schaffen klare Bezugspunkte und verorten die Nutzungen lagegerecht. Der Beitrag überzeugt insbesondere durch die Verbindung von sozialen, produktiven und wohnbezogenen Nutzungen in einem funktionierenden Ganzen.
Besonderes	Hervorzuheben ist die Programmierung der Markthalle als multifunktionaler Dritter Ort sowie das Konzept des Circular Hub als Innovationsanker. Die Idee, Wohn- und Arbeitsformen mit hoher



räumlicher Dichte und kurzen Wegen zu verschränken, ist städtebaulich gut umgesetzt. Auch der Umgang mit Bestand und Re-Use ist zeitgemäss und zukunftsgerichtet – ob er ökonomisch funktioniert, steht auf einem anderen Blatt.

Nachteile Kritisch zu sehen ist die räumliche Nähe von Wohnen und Gewerbe an mehreren Stellen, insbesondere wegen des Lärmschutzes und potenzieller Nutzungskonflikte. Die Wirtschaftlichkeit einzelner Komponenten wie der Markthalle ist fraglich, ebenso die tatsächliche Nachfrage nach produktiven/gewerblichen Erdgeschoss. Die programmatische Dichte erfordert eine sorgfältige Weiterentwicklung und Priorisierung in der Folgeplanung.



## 4 ERKENNTNISSE

Im folgenden Kapitel sind die Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums dargestellt.

Im Quervergleich der Lösungsansätze zeigt sich, in welchen Punkten Übereinstimmungen zwischen den jeweiligen Vorschlägen der Planungsteams bestehen und welche spezifischen Ansätze gezeigt werden.



## 4.1 Städtebau/Architektur

### städtische Räume

Als Grundlage für die geplante Transformation soll mit einer klaren räumlichen Idee über den gesamten Perimeter langfristig Orientierung geboten werden. Alle Planungsteams integrieren in ihren Dispositionen in diesem Sinne prägende städtische Räume als Anknüpfungspunkte für die Durchwegung und für die Anbindung an die Umgebung. Das Gegenüber von Campus- und Neumarkt-Platz mit verbindender Campus-Passage wird dabei jeweils mit einer Abfolge von Platzräumen entlang der heutigen Industriestrasse ergänzt. Diese Grunddisposition wird vom Beurteilungsgremium begrüsst, die klare Definition und Stärkung der Platzräume in der Mitte der Hallenfront und zwischen «Hallen», «Gleisfeld» und «Süssbach-Quartier» wird als essenziell erkannt.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 89 Links: Platzsituation; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 90 Mitte: Platzsituation; Team «Corso»

Abb. 91 Rechts: Platzsituation; Team «Salewski Nater Kretz»

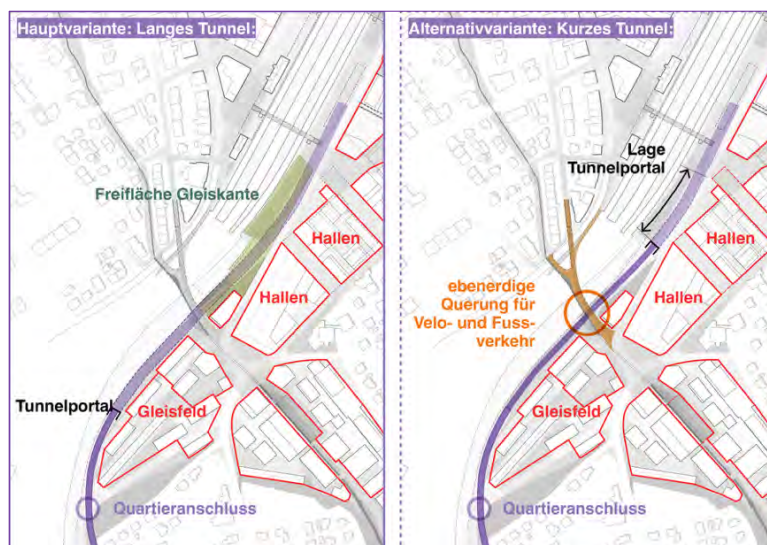
«Diagonale» Die platzartige «Diagonale» im Teilgebiet «Hallen» als räumliche Verbindung in Richtung Königsfelden, die im Endausbau des Gebiets realisiert werden soll, wie von den Planungsteams «Salewski Nater Kretz» und «ARGE Henning Larsen mit Metron» gezeigt, wird vom Gremium begrüsst, da sie neben der Bezugnahme auf die Anlage Königsfelden die Anbindung der südlichen Personenunterführung «PU Mitte» stärkt und den grossen Teilbereich «Hallen» gliedert.

Gewässer Süssbach Zum Süssbach werden von den Planungsteams unterschiedliche Haltungen gezeigt; die von allen Teams gezeigte Bachöffnung und die Interpretation des Raumes um den Süssbach als verbindende Nahtstelle und Zentrum des Teilgebiets wie vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigt, wird vom Beurteilungsgremium als interessant erachtet.



**Tunnelportal ZEL** Alle Teams zeigen die Verlagerung des Tunnelportals weg von der zentralen Position beim Teilgebiet «Hallen». Zwei Teams schlagen als neue Position jene um 300 m verlagerte im Teilgebiet «Gleisfeld» vor, ein Team schlägt die Verlagerung nach südwestlich des Teilgebiets «Gleisfeld» vor. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums wird die Verlagerung des Tunnelportals in das Teilgebiet «Gleisfeld» begrüsst. Damit können zentrale Gestaltungsspielräume entlang der Gleise an der Industriestrasse freigespielt und ermöglicht werden. Es können dort attraktive Frei- und Begegnungsräume geschaffen und eine Adressbildung vorgesehen sowie Baukörper für wertvolle, sehr gut erschlossene Nutzflächen an zentraler Lage erstellt werden; die Gleiskante kann als attraktive stadträumliche Zone gestaltet werden. Hinsichtlich der Etappierung kann die zentrale Lage beim Teilgebiet «Hallen» zu frühem Zeitpunkt gestaltet werden; dies da die Raumsicherung für die künftige Baustelle zur Erstellung des Tunnelportals im Teilgebiet «Gleisfeld» erfolgt, dessen Ausbau/Entwicklung für eine eher späteren Zeitpunkt vorgesehen ist. Durch die Verlagerung des Portals wird das Teilgebiet «Hallen» weniger belastet mit verkehrlichen Immissionen. Gemäss der Einschätzung des Beurteilungsgremiums überwiegen die gewinnbringenden Vorteile einer Verschiebung des Tunnelportals ins Teilgebiet «Gleisfeld» gegenüber den Nachteilen zusätzlicher Kosten.

**Anordnungsspielraum ZEL** Um die Funktionalität der jeweiligen städtebaulichen Konzepte und deren schrittweiser Umsetzung sicherzustellen waren die grundlegenden Rahmenbedingungen wie die Linienführung der ZEL, die möglichen Lagen der Tunnelportale, die etappierten Interessenslinien der SBB sowie die Eigentumsgrenzen in der räumlichen Grunddisposition zu berücksichtigen und abzubilden.



32508\_12A\_250916\_Bericht.docx

Abb. 92 Flexibilität bezüglich Tunnellage; Team «Salewski Nater Kretz»



Die Zwischenzustände sollten dabei jeweils mitgedacht und aufgezeigt werden. In der Setzung der Linienführung der ZEL des Teams «Salewski Nater Kretz» mit der Platzierung an der Interessenslinie IL1 und freigehaltenem Bereich entlang der Gleiskante konnte die gewünschte Flexibilität und Raumsicherung abgebildet werden.

**Bezeichnungen Freiräume** Eine eindeutige Benennung der Platz-, Strassen- und Ortsbezeichnungen bietet Orientierung und soll frühzeitig festgelegt werden.

**Baufelder** Basierend auf den räumlichen Überlegungen und Abhängigkeiten wurden von allen Teams innerhalb der Teilgebiete klar umgrenzte Baufelder definiert, die Spielraum lassen für individuelle architektonische Ansätze und flexible Nutzungsanpassungen. Das Beurteilungsgremium begrüßte die Ansätze und befand dabei eine auf den Bestand abgestimmte und grosszügige Dimensionierung der Baufelder als sinnvolle und gute Grundlage für künftige Flexibilität betreffend Typologien und Nutzungen. Das Beurteilungsgremium kommt im Vergleich zu dem Schluss, dass im Sinne des gewünschten künftigen Anordnungsspielraums eine kohärente Betrachtung der Baufelder innerhalb der Teilbereiche – wie vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigt – einer kleinteiligeren und eher isolierenden Betrachtung wie in den Lösungsansätzen der Planungsteams «ARGE Henning Larsen mit Metron» und «Corso» gezeigt – vorzuziehen ist.



32508\_28A\_250616\_Modelifotos\_Vorabzug\_bearb

Abb. 93 Links: Modellfoto; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 94 Mitte: Modellfoto; Team «Corso»

Abb. 95 Rechts: Modellfoto; Team «Salewski Nater Kretz»

### **Bauliche Dichte**

Das Ausloten der vertraglichen Dichte für das Planungsgebiet Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch war ein zentrales Thema der Testplanung. Da im Umgang mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP künftig unterschiedliche Strategien gewählt werden könnten, wurden zum Wohnanteil Varianten mit grosser Spannweite gezeigt, die bei allen Teams als grundsätzlich plausibel eingestuft wurden. Dabei zeigte sich, dass der Einfluss der Varianz des von allen Teams gezeigten Wohnanteils min./max. auf die absoluten Mengen eher gering ist.



In der Schlussabgabe zeigten die Planungsteams folgende baulichen Dichten für die Variante «Wohnen max.»<sup>4</sup>:

Teilgebiet	Team «Salewski Nater Kretz» <sup>5</sup>	Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»	Team «Corso»
	[m <sup>2</sup> GFoi]	[m <sup>2</sup> GFoi]	[m <sup>2</sup> GFoi]
<b>Total «Kerngebiete» &amp; «Weitere»</b>	<b>226'900</b>	<b>175'700</b>	<b>217'800</b>
<b>Kerngebiete; total</b>	<b>174'800</b>	<b>143'600</b>	<b>181'900</b>
«Süssbach»	52'800	36'500	46'100
«Hallen gesamt»	87'100	81'900	99'200
«Gleisfeld»	34'900	25'200	36'600
<b>Weitere Teilgebiete; total</b>	<b>52'100</b>	<b>32'200</b>	<b>35'900</b>
«Landi/Tower»	45'900	12'300	19'900
«Gleiskante»	6'200	19'900	16'000

Tab. 1 Übersicht GFoi je Teilgebiet (Variante WA max.), geordnet nach Planungsteams

Die Vorschläge der Planungsteams wurden vom Beurteilungsgremium vergleichend diskutiert.

Die von den Teams «Corso» und «Salewski Nater Kretz» gezeigten baulichen Dichten sind vergleichbar und wurden im Modell hinsichtlich ihrer Einbettung in die vorhandenen Strukturen und der gezeigten Massstäblichkeiten als verträglich und zweckmässig beurteilt, die Potenziale für eine bauliche Verdichtung an zentraler Lage wurden erkannt und umgesetzt.

Das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» zeigte eine vergleichsweise niedrigere bauliche Dichte. Die grössten baulichen Dichten wurden entsprechend der zentralen bahnhofsnahe Lage von allen Teams im Teilgebiet «Hallen» vorgesehen, mit einer Bandbreite von 81'900–99'200 m<sup>2</sup> GFoi. Im Teilgebiet «Süssbach» wurden der dort vorgesehenen Wohnnutzung adäquate Dichten gezeigt, mit einer Bandbreite von 36'500–52'800 m<sup>2</sup> GFoi. Die bauliche Dichte im Teilgebiet «Gleisfeld» ist abhängig u.a. von der Bebaubarkeit im Bereich ZEL-Tunnel, hier wurde eine Bandbreite gezeigt von 25'200–36'600 m<sup>2</sup> GFoi. Aus Sicht

<sup>4</sup> Vgl. Anhang A3.5; dort sind beide Varianten «Wohnanteil min.» und «Wohnanteil max.» dokumentiert.

<sup>5</sup> Das Team «Salewski Nater Kretz» zeigt eine zusätzliche Variante ohne Hochpunkte, mit einem Total inkl. Weitere Teilgebiete 223'100 m<sup>2</sup> GFoi.



des Beurteilungsgremiums erscheinen die für die Teilgebiete gezeigten Bandbreiten baulicher Dichten gut eingebettet und können nachvollzogen werden, jedoch sind die dort effektiv zu realisierenden baulichen Dichten abhängig von der effektiven Nutzungsverteilung und den jeweiligen Quartieridentitäten. Es zeigte sich, dass für eine verträgliche Einbettung die Gewährleistung einer hohen baulichen und räumlichen Qualität (z.B. räumliche Durchlässigkeit, Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien) entscheidend ist.

Das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» zeigte eine Spannweite von 23% (Wohnen min.) bis 80 % (Wohnen max.); das Team «Corso» zeigte eine Spannweite von 21 % (Wohnen min.) bis 69% (Wohnen max.); das Team «Salewski Nater Kretz» zeigte eine Spannweite von 41 % (Wohnen min.) bis 66 % (Wohnen max.). Auf dieser Grundlage wurde von den Planungsteams eine effektive Dichte von ca. 3000 bis 4000 Bewohnenden und ca. 4000 bis 7000 Arbeitenden/Besuchenden als Total aus Bestand und Zuwachs ermittelt.<sup>6</sup>

Der vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigte Ansatz, welcher im Teilgebiet «Hallen» je nach Nutzung variierende Dichten resp. Bandbreiten aufzeigt und somit eine Flexibilität vorsieht, wurde vom Beurteilungsgremium als zweckmässig, nachhaltig und zukunftsorientiert begrüsst.

#### Höhenentwicklung

Für die Entwicklung des Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch sind Hochpunkte an geeigneten Lagen grundsätzlich erwünscht und sollen sorgfältig eingebettet in die geplante Entwicklung vorgesehen werden. Das Thema war in der Testplanung in diesem Sinne zu untersuchen. Die Planungsteams haben unterschiedliche Lösungsansätze zur Setzung der Hochpunkte aufgezeigt.

Während beim Planungsteam «ARGE Henning Larsen mit Metron» die Hochpunkte an unterschiedlichen Lagen konkret verortet wurden, zeigte das Planungsteam «Corso» ein prägnantes hohes Haus am zentralen Platz, das Planungsteam «Salewski Nater Kretz» zeigte eine Abstufung mit Blick auf eine verträgliche Anbindung an das Quartier Klosterzelg.

Der vom Planungsteam «Salewski Nater Kretz» gezeigte Ansatz, der einen Verzicht auf die Festlegung punktueller, konkret verorteter Hochpunkte zugunsten eines in den Baufeldern verorteten Anordnungsbereichs mit der Definition jeweils maximaler Höhenkonten vorsieht, wird vom Beurteilungsgremium begrüsst. Darin

---

<sup>6</sup> Im Programm Testplanung, Kap. 1.1 war ein Zuwachs von 4000 bis 6000 Personen (Einwohnende und Arbeitsplätze) benannt.



wird vorgeschlagen, dass entlang der Industriestrasse resp. zum Gleisfeld Gebäudehöhen bis 60 m möglich sind, an der Schnittstelle zum südlich angrenzenden Quartier Klosterzelg sollen Gebäudehöhen von maximal 23 m vorgesehen werden. Für die Teilgebiete «Süssbach» und «Gleisfeld» werden Gebäudehöhen von bis zu 30 m vorgeschlagen. Die gezeigte Höhenentwicklung mit Reaktion auf die angrenzenden Ränder und Übergänge hinsichtlich der Gebäudehöhen erscheint aus Sicht des Beurteilungsgremiums angemessen sowie verträglich in die Umgebung eingepasst und bildet die notwendige Zukunftsoffenheit ab.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 96 Links: Axonometrie; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 97 Mitte: Axonometrie; Team «Corso»

Abb. 98 Rechts: Axonometrie; Team «Salewski Nater Kretz»

#### Typologien/Volumina

In den Beiträgen der Planungsteams werden variierende Typologien gezeigt, welche sich u.a. darin unterscheiden, wie hoch der jeweilige Grad an Nutzungsflexibilität ist resp. wie genau die Volumetrien auf spezifische Nutzungen zugeschnitten sind. Die Teams «Corso» und «ARGE Henning Larsen mit Metron» zeigen die Gebäudetypologien nutzungsneutral, geeignet sowohl für das Szenario Wohnanteil min. als auch für das Szenario Wohnanteil max. Der Ansatz des Teams «Salewski Nater Kretz» überzeugt das Beurteilungsgremium durch die dargestellte typologische Flexibilität im Teilgebiet «Hallen» und die genaueren Zuschnitte in den Teilgebieten «Süssbach» und «Gleisfeld», in welchen Wohnschwerpunkte vorgesehen werden und wo durch die dort spezifisch gewählten Dimensionierungen Wohnqualitäten gesichert werden können.

#### Identität / Umgang mit dem Bestand

Der Umgang mit Aspekten der Industriegeschichte und der Identität des Ortes soll im Rahmen der geplanten Transformation basierend auf einer sorgfältigen Auseinandersetzung mit dem Bestand erfolgen und in der Testplanung ein entsprechender Vorschlag hierzu gezeigt werden; insbesondere die bestehenden Hallen könnten dazu u. a. als Materiallager im Sinne des «Urban Mining» dienen. Alle Planungsteams schlagen in diesem Sinne einen sorgfältigen Umgang mit dem Bestand vor. Die identitätsstiftenden Eigenschaften der bestehenden Bauten und Möglichkeiten zum «Anknüpfen an die Geschichte» werden in allen

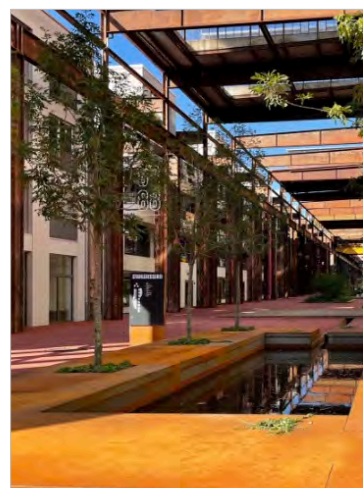
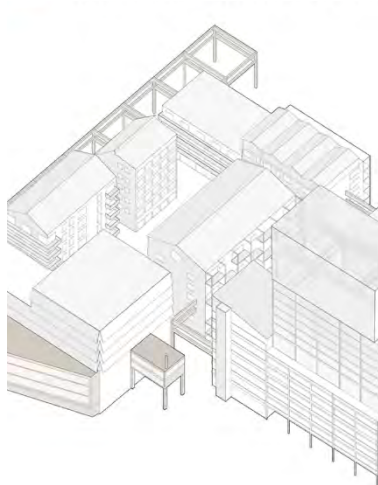


Lösungsansätzen thematisiert. Im Teilgebiet «Süssbach» wird von allen Teams ein Erhalt der «Adernfabrik» gezeigt, ebenso wird vorgeschlagen, die «Armaturenfabrik» zu erhalten und weiterzubauen und das «Kesselhaus» mit Schornstein zumindest teilweise zu erhalten. Im Teilgebiet «Gleisfeld» schlagen alle Teams die «Villa Brunegg» zum Erhalt vor, ebenso das Materialmagazin der SBB. Im Teilgebiet «Hallen» wird von allen Teams ein flexibler Umgang mit dem Bestand vorgeschlagen, welcher Optionen des Weiterbaus, des Urban Mining und/oder für Ersatzneubauten zeigt. Es werden u.a. Varianten mit einer Freilegung von Skelettbauten sowie Überlegungen zur Nutzung des Bestandes als Sockelstruktur für Aufstockungen gezeigt. In einer Weiterbearbeitung sollen diese Ansätze vertieft und auf ihre Machbarkeit und Tragfähigkeit überprüft werden.

Das unterirdische Rollenlager wird von allen Planungsteams als Tiefgarage umgenutzt, was vom Beurteilungsgremium als Grundansatz begrüsst wird und in der weiteren Bearbeitung hinsichtlich der effektiven Machbarkeit vertieft werden soll.

Das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» schlägt im Teilgebiet «Hallen» als zentrales identitätsstiftendes Element eine Markthalle als Umnutzung der vorhandenen Hallenstruktur vor.

Das Team «Corso» schlägt einen grossen Anteil Rückbau vor, das Team «Salewski Nater Kretz» schlägt hybride Typologien vor, welche Anteile des Bestands erhalten resp. in neue Gebäudestrukturen integrieren, z. B. die sogenannten «Pionierpassagen».



32508\_12A\_250622\_Brugg-Windisch\_praesWS3\_corso\_24.pdf.png

Abb. 99 Links: Schema Weiterbauen im Bestand; Team «Corso»  
 Abb. 100 Mitte: Referenzbild: Warteck, Basel; Team s.o.  
 Abb. 101 Rechts: Referenzbild: Sulzer-Areal, Winterthur; Team s.o.



Die vielfältigen, verschiedenen und ideenreichen Vorschläge im Umgang mit dem Bestand werden vom Beurteilungsgremium sehr begrüsst und gewürdigt und sollen in die weitere Bearbeitung einfließen.

Alle Planungsteams schlagen den Erhalt des «Materialmagazins» vor und erkennen im Kontext der städtebaulichen Entwicklung dessen Chancen. Das Objekt ist gemäss NHG Art. 3 ein Kulturobjekt und daher grundsätzlich zu erhalten. Das Gebäude befindet sich in einem guten baulichen Zustand und besitzt zudem identitätsstiftenden Charakter für den Ort. Es könnte sowohl für Zwischennutzungen als auch im Rahmen künftiger Arealentwicklungen für öffentliche Nutzungen eingesetzt werden.

Die Schon- und Schutzpflichten der SBB gemäss Art. 3 gelten unabhängig von der Bedeutung des Objekts im Sinne von Art. 4. Auch der Kanton trägt bei der Erfüllung der Bundesaufgaben Sorge dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden.

Der Umgang mit dem historischen Bestand wird in allen Phasen der Infrastruktur- und Stadtentwicklung im Kontext von Schutz- und Nutzungsinteressen diskutiert, bewertet und abgewogen. Eingriffe in das historische Gebäude sind nur dann zulässig, wenn nach einer objektiven Prüfung von Standort- und Konzeptvarianten übergeordnete Aufgabeninteressen sowie notwendige und hinreichend konkrete Eingriffsinteressen von übergeordneter Bedeutung vorliegen.

Der Erhalt des ca. 115 m langen Materialmagazins bedingt eine entsprechende städtebauliche Setzung innerhalb des Teilgebiets Gleisfeld. Im Falle der Realisierung des ZEL-Bauwerks im Teilgebiet Gleisfeld können Überlagerungen des bestehenden Bauwerks mit dem allfälligen Baustellenperimeter eintreten.



## 4.2 Freiraum/Stadtklima

### Freiraum/Stadtklima

Die Frei-, Grün- und Aussenräume waren in der Testplanung als integraler Bestandteil der Gebietsentwicklung, sowohl als konkrete gestalterische Vorschläge als auch als strategisch-typologisches Konzept mit Fokus auf das Prozesshafte zu behandeln. Dabei waren auch temporäre Freiraumgestaltungen oder Quick-Wins als rasch umsetzbare räumliche und ökologische Aufwertungen darzustellen. Zum Thema Freiraum und Stadtklima liegen seitens der Planungsteams unterschiedliche Ansätze vor: Die landschaftsarchitektonischen Massnahmen beim Team «Salewski Nater Kretz» werden vom Beurteilungsgremium als differenziert, vielschichtig und robust beurteilt, beim Team «ARGE Henning Larsen Metron» und «Corso» als eher lückenhaft und unpräzise bzw. generisch.

### Freiraumsequenzen

Die Sequenz der Freiräume innerhalb des Planungsgebiets ist bei allen Planungsteams ähnlich gelöst; aus Sicht des Beurteilungsgremiums wird der vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigte Lösungsansatz mit der Abfolge aus Kabelwerkplatz, Hallenplatz und Diagonale als räumlich am besten gelöst beurteilt. Besonders überzeugend ist bei diesem Beitrag auch die typologische und qualitative Zuschreibung der verschiedenen Freiräume und deren Übergänge.

### intensive Begrünungen und Baumpflanzungen

Alle Planungsteams schlagen intensive Begrünungen mit Bäumen und eine hohe Flächenentsiegelung vor, was als gute Massnahme hinsichtlich des Stadtklimas begrüsst wird. Überlegungen zu ökologischen und stadtklimatischen Werten sind als massgebende Gestaltungskriterien bei allen Teams integriert, jedoch unterschiedlich präzise und konsistent. Das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» liefert aus Sicht des Beurteilungsgremiums bezüglich ökologischer Infrastruktur einen sehr wertvollen Beitrag.

### Regenwassermanagement / Schwammstadt

Es liegen gute konzeptionelle Ansätze zum Regenwassermanagement und zur Anwendung des Schwammstadtprinzips vor, insbesondere nachgewiesen vom Team «ARGE Henning Larsen mit Metron», die stadträumlichen Bedingungen und Konsequenzen bleiben jedoch noch vage.

### Naherholungsraum Königsfelden

Die Anlage Königsfelden ist als benachbarter Naherholungsraum räumlich in die Konzepte einbezogen, bei den Planungsteams «Salewski Nater Kretz» und «ARGE Henning Larsen mit Metron» ist eine Fortführung der jeweiligen diagonalen Passagen im Teilgebiet als Verlängerung zum Königsfelden aufgezeigt.



#### Unterschiedliche Qualitäten interner Platzräume

Der naturnahe Brückenplatz, so gezeigt beim Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» und der Bruneggpark, so gezeigt vom Team «Corso» wirken eher nachteilig trennend und typologisch anspruchsvoll, der städtische Kabelwerkplatz, so gezeigt beim Team «Salewski Nater Kretz» wirkt räumlich eher verbindend, was seitens des Beurteilungsgremiums begrüsst wird.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 102 Links: Platzsituation; Team «ARGE Henning Larsen Metron»

Abb. 103 Mitte: Platzsituation; Team «Corso»

Abb. 104 Rechts: Platzsituation; Team «Salewski Nater Kretz»

#### Umgang mit Süssbach

Der Süssbach ist in allen Konzepten als wichtiger Bestandteil integriert und wird von allen Planungsteams geöffnet und als wichtiges freiräumliches Element für das Teilgebiet «Süssbach» in die Konzepte integriert. Jeweils berücksichtigt werden der schwankende Wasserhaushalt und Zustände ohne Wasserführung. Die vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigte Integration des Süssbachs in das Teilgebiet ist interessant und identitätsstiftend, die Wasserhalle ist als räumliche Intervention ebenso interessant, jedoch in der vorgeschlagenen Form noch nicht bewilligungsfähig und in diesem Sinne zu überprüfen.

#### Ränder und Übergänge

An der Schnittstelle des Teilgebiets «Hallen» mit dem südlich angrenzenden Quartier Klosterzelg wird von den Planungsteams eine unterschiedlich stark begrünte, verkehrsberuhigte Untere Klosterzelgstrasse vorgesehen. Die Interpretation dieser Achse als Quartiergasse überzeugt besonders, während eine grüne Ausgestaltung aufgrund der Platzverhältnisse weniger glaubwürdig ist. Genaue Aussagen zum Umgang mit den topografischen Herausforderungen fehlen noch. Der vom Team «Salewski Nater Kretz» am Gleisfeld positionierte Grünbereich, ein «Jardin Sauvage», ist aus Sicht des Beurteilungsgremiums eine intelligente Massnahme, besonders hinsichtlich Etappierung und als zweckmässiger Abstand zum immissionsreichen Gleisfeld.

#### Gleisquerungen

Als wichtige Auftaktorte sollen in den nächsten Schritten die Ankunftsorte der Gleisquerungen präzisiert werden und auch der



Umgang mit den Gleiskanten beiderseits der Gleise vor dem Hintergrund der zeitlichen Abhängigkeiten sollte überprüft und geschärft werden.

Ausgewogenes Verhältnis bebaute und unbebaute Bereiche	Das Verhältnis der Freiräume zu den hochbaulichen Strukturen, insbesondere im Zusammenhang mit Wohnnutzungen, wirkt in den vorliegenden Vorschlägen aus Sicht des Beurteilungsgremiums ausgewogen. Nach Abschluss der Testplanung sind diese in einer nächsten Bearbeitungsphase und in Abhängigkeit zu den effektiven Nutzungsverteilungen sukzessive zu vertiefen und zu präzisieren.
--	---



### 4.3 Mobilität/Verkehr

#### Mobilität/Verkehr

Die Erschliessung des Gebiets Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch ist ein zentrales Thema des Entwicklungsvorhabens. Eine zweckmässige An- und Einbindung des Gebiets in Abstimmung mit den Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere (u. a. Klosterzelg und Reutenen) ist Voraussetzung für die erfolgreiche Transformation. Basierend auf dem Verkehrskonzept von 2021 und weiteren zum Zeitpunkt der Testplanung bekannten Rahmenbedingungen zum unmittelbaren Planungssperimeter wurden im Rahmen der Testplanung unterschiedliche Ansätze zum Thema Mobilität/Verkehr geprüft.

#### 4.3.1 MIV, Parkierung, Fahrten

**Erschliessung** Eine zentrale Fragestellung im Rahmen der Aufgabe waren Ansätze für eine Entwicklung des Gebiets ohne massgeblich verkehrliche Mehrbelastung der bestehenden Quartiere. Die für die resultierenden Fahrtenzahlen speziell relevanten Faktoren wie Annahmen zur Parkfeldermittlung / Umgang mit Reduktionsfaktoren, Betrachtungen zum Modal-Split im Rahmen eines Mobilitätskonzepts, Chancen und Risiken eines Anschlusses des Planungssperimeters an die Zentrumsentlastung ZEL wurden daher von den Planungsteams, basierend auf den Inhalten des Verkehrskonzepts 2021, untersucht.

**Parkierung** Bei allen Planungsteams wurde als wesentliches Steuerungsmittel eine Reduktion der Parkplätze vorgeschlagen. Die Parkfeldermittlung wurde in Varianten mit unterschiedlichen Reduktionen über die geltende BNO (2020–2022) hinaus (mit Mobilitätskonzept) in Abhängigkeit des Nutzungsmixes gezeigt. Es resultiert je nach Team ein Parkplatzbedarf von 500 bis 1000 Parkplätzen im Endzustand. Zum heutigen Zeitpunkt wird der untere Wert aus Marktsicht und seitens der Grundeigentümer/-innen als im Sinne einer wirtschaftlichen und marktfähigen Entwicklung nicht umsetzbaren Grösse abgelehnt. Der obere Wert mit einer abgestuften Reduktion je nach Teilgebiet erscheint machbar. Der obere Wert entspricht in etwa einer insgesamt autoarmen Nutzung gemäss VSS-Norm.

Alle Teams schlagen aus Nachhaltigkeitsüberlegungen eine zentralisierte Anordnung der Parkfelder vor, um beispielsweise die Mehrfachbelegung insbesondere durch Kundinnen und Kunden und Besuchende zu unterstützen, sowie möglichst wenige neue unterirdische Parkierungsinfrastrukturen. Somit soll für die Parkierung die Tiefgarage Flex weiterhin genutzt und das unterirdische Rollenlager voraussichtlich umgenutzt werden. Die



Machbarkeit dieser Umnutzung des unterirdischen Rollenlagers wurde vom Team «Salewski Nater Kretz» in Bezug auf die Leistungsfähigkeit einer automatischen Anlage, durch welche die Rampenbauwerke entfallen und das Volumen optimal genutzt werden kann, nachgewiesen. Kosten und bauliche Machbarkeit dieser Lösung sowie einer konventionellen Tiefgarage wurden bisher noch nicht untersucht.

**Fahrten** Die errechneten Fahrten (inkl. optionale Flächen) liegen je nach Szenario und Anzahl Parkplätze zwischen ca. 2000 und 5000 Fahrten/Tag (DTV). Die Planungsteams haben aufgezeigt, wie sich diese Fahrten auf dem Strassennetz verteilen, jedoch bleibt ein nachvollziehbarer Vergleich zum heutigen Zustand aus. Dies wird in einem nächsten Schritt aufgrund des nun dokumentierten Ist-Zustands als Vertiefungsstudie erfolgen.

**Erschliessungsprinzipien MIV** Es zeigte sich, dass die Erschliessungsprinzipien für den motorisierten Individualverkehr MIV bei allen Teams gleich sind. Alle Planungsteams sehen eine starke Verkehrsberuhigung der Industriestrasse vor, um den Bahnhofsbereich dem öffentlichen Verkehr, dem Velo- und dem Fussverkehr weitgehend vorzubehalten. Weiter kann für alle Teams die Quartiererschliessung über das bestehende Strassennetz ohne zusätzliche Strasseninfrastrukturen gewährleistet werden. Alle Teams schlagen eine zweigeteilte Quartiererschliessung vor: der nordöstliche Teil (z. B. Parkierung im Bereich Flex-Gebäude) über die Bahnhofstrasse, der südwestliche Teil über die Südwestumfahrung / ZEL und das Reutenen-Quartier. Der bei allen Teams gezeigte Grundsatz der zweigeteilten Erschliessung wird vom Gremium als sinnvoll eingestuft.



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WSS\_SNK-BOE-TV-Cab 46

Abb. 105 Links: Situationsplan; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 106 Mitte: Situationsplan; Team «Corso»

Abb. 107 Rechts: Situationsplan; Team «Salewski Nater Kretz»



Die Frage, wie viel Mehrverkehr es für die einzelnen Strassen bedeutet und ob der Verkehr verträglich abgewickelt werden kann, wird von keinem Team abschliessend beantwortet. Dies soll in einem weiteren Schritt erfolgen.

Nicht berücksichtigt hierbei sind der Baustellenverkehr und der Zulieferverkehr, was auf Stufe Testplanung auch noch nicht nötig ist.

Auf Brugger Seite sind die seitens der Planungsteams gezeigten Überlegungen und dargestellten Varianten schematisch und berücksichtigen verschiedene Randbedingungen (Kantonsstrasse, mit/ vor Realisierung ZEL u.a.) ungenügend. Alle Teams schlagen jedoch die Entlastung des Bahnhofplatzes vor, um den öffentlichen Raum auch auf der Brugger Seite aufzuwerten und somit die Verbindung zwischen Brugg und Windisch zu stärken. Der Verkehr soll über die Aarauer-, Bahnhof- und Badenerstrasse («Bügelösung Brugg») geführt werden. Die Standortgemeinden beurteilen diesen Ansatz wegen des anfallenden Mehrverkehrs – ohne weitere flankierende Massnahmen – in der Nähe der Brugger Altstadt als nachteilig. Ausserdem werden verschiedene Randbedingungen (Kantonsstrasse, mit/vor Realisierung ZEL, Tunnelverlängerung um 300m gemäss Richtplanfestsetzung, Umgang mit im ISBA als lokal bedeutend erfassten SBB-Materialmagazin im Umfeld der ZEL u. a.) ungenügend berücksichtigt.

ZEL-Anschluss Als Ergebnis der Betrachtung im Rahmen der Testplanung, steht aus Sicht der Planungsteams ein Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die ZEL nicht im Vordergrund. Es zeigte sich, dass im Falle eines ZEL-Anschlusses flankierende Massnahmen wie Durchfahrtsperren zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die bestehenden Quartiere Klosterzelg und Reutenen vorgesehen werden müssen, mit dem Effekt, dass in den bestehenden Quartieren kein Mehrverkehr erfolgen, aber auch kein Vorteil einer verbesserten Anbindung durch den neuen Anschluss eintreten würde.

Das Beurteilungsgremium kann die Ansätze der Teams im Grundsatz nachvollziehen. Es kam jedoch zum Schluss, dass für die Fragestellung, ob ein Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die ZEL als sinnvoll erachtet wird, vertiefende, detaillierte quantitative Betrachtungen erforderlich sind. Die Teams beurteilten im Rahmen der Testplanung die Untersuchungen aus Sicht des Planungssperimeters. In der vertiefenden Untersuchung nach Abschluss der Testplanung soll eine umfassendere Betrachtung erfolgen. Dort sollen zu den Auswirkungen eines ZEL-Anschlusses oder eines Verzichts auf den ZEL-Anschluss auch die Effekte auf die angrenzenden Quartiere sowie auf das übergeordnete



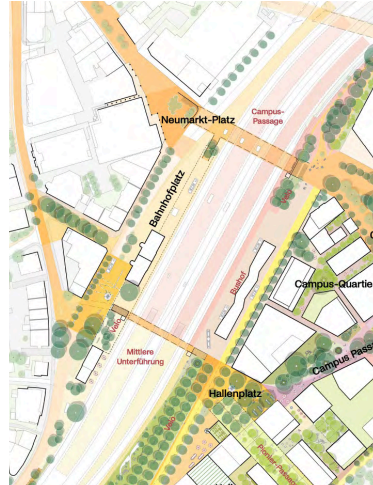
Strassennetz einbezogen und nachvollziehbar dargestellt werden.

**Etappierung** Die Etappierung der MIV-Massnahmen (inkl. Parkierung) wurde bisher nur in Ansätzen gezeigt und soll in einer nächsten Planungsphase vertieft werden.

#### 4.3.2 Öffentlicher Verkehr

**Langfristiges Angebot** Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten Anbindung des Planungsgebiets postulieren alle Planungsteams eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Planerisch-strategische Handlungsoptionen dazu sind in einer nächsten Phase in den entsprechenden bestehenden Planungsprozessen zu untersuchen sowie detaillierte Nachweise zur gelingenden Entflechtung des öV und des Veloverkehrs zu erbringen.

**Bushöfe** Die Bushöfe auf beiden Seiten bergen Optimierungspotenzial insbesondere bezüglich Flexibilität bzw. Aufwärtskompatibilität sowie Raumbedarf (insbesondere für Fahrgäste und Kurzaufenthalt infolge der zu erwartenden höheren Frequenzen). Eine wichtige Voraussetzung sind funktionierende Verbindungen unter den Gleisen mit Perronzugängen.



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 108 Links: Situationsplan; Team «Corso»

Abb. 109 Mitte: Situationsplan; Team «ARGE Henning Larsen Metron»

Abb. 110 Rechts: Situationsplan; Team «Salewski Nater Kretz»

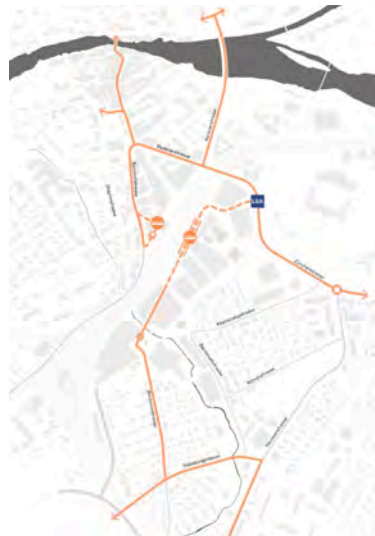
Die von einem Team untersuchte umfassende Verlagerung des Bushofes auf die Seite südlich der Gleise («Windischer Seite») konnte nicht abschliessend überprüft werden (z.B. wegen des Platzbedarfs / der Wenderadien) und soll aus Sicht des Beurteilungsgremiums nicht weiterverfolgt werden. Inwiefern eine Aufwertung und Verbesserung des Bushofs auf der Brugger Seite vor



ZEL machbar ist soll vertieft werden. Das in der Interessenslinie SBB enthaltene und von einem Team mitgedachte Stadtperron auf der Windischer Seite wird begrüsst und soll in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

Buslinienführung und  
-haltestellen

Alle Planungsteams ergänzen eine zusätzliche Bushaltestelle im Quartier Reutenen zur Abdeckung der Gebiete «Süssbach» und «Gleisfeld».



32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder

Abb. 111 Links: Situationsplan; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Abb. 112 Mitte: Situationsplan; Team «Corso»

Abb. 113 Rechts: Situationsplan; Team «Salewski Nater Kretz»

Die Buslinienführung erfolgt bei allen Teams entlang der Industriestrasse in Richtung Südwesten sowie über den Campus-Platz in Richtung Nordosten. Wie die Entflechtung von Velo- und öffentlichem Verkehr im Bereich des Bushofs gelingen soll, wurde noch zu wenig gezeigt.

Alle Teams schlagen überdies eine Verkehrsberuhigung des Bushofs auf der Brugger Seite vor, was vom Beurteilungsgremium begrüsst wurde.

#### 4.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Veloverkehr

Alle Planungsteams schlagen aufgrund der Standortgunst eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs vor und bauen auf ausgebauten und qualitative verbesserte Gleisquerungen (PU) auf. Der Campus-Passage kommt eine zentrale Bedeutung zu. Weiter sehen alle Teams eine Entflechtung des Gleisfeld querenden Fussverkehrs vom Veloverkehr, was vom Beurteilungsgremium begrüsst wird.



**Veloabstellplätze** Die Anzahl an Veloabstellplätzen ist für eine Optimierung des Modal-Splits wesentlich und korrekterweise hoch. Bedarf und Anordnung der Veloparkings und der Veloabstellplätze wurden von allen Teams nur schematisch dargestellt. Eine genauere Betrachtung ist notwendig, der Raumbedarf ist abzubilden und zu sichern.



- Abb. 114 Links: Übersichtsplan Fuss-/Veloverkehr, Team «Corso»  
 Abb. 115 Mitte: Übersichtsplan Veloverkehr (oben) und Fussverkehr (unten), Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»  
 Abb. 116 Rechts: Übersichtsplan Veloverkehr (oben) und Fussverkehr (unten), Team «Salewski Nater Kretz»

**Velowegnetz** Die Planungsteams bezogen sich auf die Grundsätze des Gesamtverkehrskonzepts GVK Raum Brugg-Windisch mit neuer Velounterführung, -parkierung und kantonaler Velovorzugsroute. Für alle Teams ist eine breit ausgebaute Veloverbindung zweckmässig und bringt einen hohen Nutzen. Ein Vorschlag sieht vor, zwecks besserer Anbindung an Velorouten die Velounterführung Süssbach auszubauen anstelle des zusätzlichen neuen Velotunnels. Dieser Vorschlag wurde kontrovers diskutiert. Die Planungsteams behalten die Fortsetzung der Velovorzugsroute über den Busbahnhof Campus bei, hier soll in einer Weiterbearbeitung das Prinzip der Entflechtung noch überprüft und allenfalls verbessert werden. Ein Team schlägt eine Verlängerung der kantonalen Velovorzugsroute auf die Untere Klosterzelgstrasse zugunsten der vom Veloverkehr entlasteten Industriestrasse und des Bushofs vor. Im Sinne der Entflechtung des Veloverkehrs vom öffentlichen Verkehr wird der Ansatz als prüfenswert begrüsst; die vorgeschlagene Führung sowie die Anbindung über den Planungssperimeter hinaus sind noch weiter zu denken bzw. zu optimieren.



Der Vergleich von Velounterführungen und Veloüberführungen wurde unterschiedlich vertieft, jedoch sprechen sich alle Teams zugunsten von Velounterführungen aus.

**Fussverkehr** Aussagen zu den Fussgängerströmen wurden wenig gemacht. Mit der Entwicklung des Areals und der angestrebten Optimierung des Modal-Splits ist jedoch mit grösseren Fussgängerströmen zu rechnen. Die räumlichen Konsequenzen sind zu prüfen, die Konfliktstellen mit Veloverkehr und MIV genauer zu betrachten und der Raumbedarf sicherzustellen. Die Machbarkeit der von allen Planungsteams vorgeschlagenen und vom Beurteilungsgremium begrüsst Durchlässigkeit in die bestehenden Quartiere über die untere Klosterzelgstrasse hinweg ist aufgrund der privaten Grundeigentumsverhältnisse und der Topografie vertiefter zu untersuchen. Nebst dem engmaschigen Fusswegnetz, das von allen Teams vorgeschlagen und vom Begleitgremium begrüsst wird, scheint die von zwei Teams vorgeschlagene, allerdings unterschiedlich ausformulierte Diagonale von besonderer Relevanz. Dieser Ansatz soll weiterverfolgt werden.

Alle Teams sehen aus städtebaulicher Sicht von einer gleisquerenden Überführung (Passerelle) mit Gleisanschluss ab. Aufgrund der erforderlichen Breiten- und Höhenentwicklungen eines solchen Bauwerks wären die räumlichen Auswirkungen gewaltig und unverträglich.



#### 4.4 Schnittstelle SBB

- Interessenslinien SBB IL1, IL2 Die Interessenslinien der SBB und Abhängigkeiten bezüglich Freiverlad sind in allen Beiträgen eingehalten. Der Freiverlad kann bis zur Inbetriebnahme Zentrumsentlastung ZEL bzw. Inkrafttreten Interessenslinie IL 1 erhalten bleiben. In der Weiterbearbeitung ist zu beachten, dass jeweils auch immer der Zwischenzustand zwischen Inkrafttreten IL 1 und IL 2 darzustellen ist. Bei der Gestaltung des Freiraums entlang der Bahn gilt es die Bepflanzungsvorgaben entlang der Bahn zu beachten.
- Zugangsbauwerke Hinsichtlich der Dimensionierung der Zugangsbauwerke besteht Vertiefungsbedarf. Die Zugangsbauwerke bzw. deren Raumbedarf sind in den Plänen aufzunehmen bzw. nachzuweisen, wobei auf runde Rampen zu verzichten ist. Bei einer Verlängerung des Bushofs auf Windischer Seite sind der Personenfluss aus der Personenunterführung PU sowie die Schleppkurven des Bushofs im Zusammenhang mit den Zugangsbauwerken zu belegen. Ebenso sind die notwendigen Raumbedarfe für die weiteren Funktionalitäten am Bahnhof sicherzustellen, insbesondere auch die Veloparkierungen im Falle eines Verzichts auf den Velotunnel. Bei der Personenunterführung PU Campus-Passage konnte kein Team einen Mehrwert für eine Überführung nachweisen. Eine Umsetzung eines markanten Perrondachs (Team «Corso») wird die Frage nach einer Nutzung als Überführung jedoch wieder aufwerfen. Ein solches Perrondach wäre bezüglich Anforderungen und Machbarkeit eng mit den SBB abzustimmen und die Planung, Realisierung und Finanzierung durch den Besteller und voraussichtlich ohne Beteiligung der SBB sicherzustellen. Eine Einkürzung der PU Campus-Passage (Team «Salewski Krater Netz») sowie ein Zugang durchs Gebäude hindurch (Team «ARGE Henning Larsen mit Metron») wären ebenfalls eng mit den SBB und allenfalls weiteren Partnern abzustimmen. Allgemein ist die zeitnahe Anpassung der Zugangsbauwerke aus Sicht SBB kritisch. Die Abhängigkeiten sind möglichst minimal zu halten.



#### 4.5 Nachhaltigkeit; Thema Klimaneutralität

**Nachhaltigkeit, Thema Klimaneutralität**

Die geplante Transformation soll sich an den Zielen der Klimaneutralität, gestützt auf das Pariser Abkommen von 2015 messen. In diesem Sinne adressieren die Lösungsansätze aller Planungsteams die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen Energieeffizienz, Ressourcenverbrauch, Hitzeminderung, Wasserhaushalt, Biodiversität und gebäudeinduzierte Mobilität phasengerecht.

CO<sub>2</sub>-arme Entwicklung, Relevanz von Kompensationsmassnahmen

Klimaneutralität kann nach Einschätzung des Beurteilungsgremiums selbst mit den besten Bauweisen nur durch zusätzliche Kompensationsmassnahmen erreicht werden.

Im Rahmen der Testplanung wurde der Kompensationsbedarf mittels CO<sub>2</sub>-Äquivalenten in Anlehnung an die Norm SIA 390/1 «Klimapfad – Treibhausgasbilanz über den Lebenszyklus von Gebäuden» ermittelt und im Endausbau mit je ca. 1000 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr veranschlagt. Vor diesem Hintergrund wurde in der Fragestellung für die Testplanung präzisiert, dass nachhaltigkeitsrelevante Themen geschickt zusammengeführt werden sollen (z.B. die Vorteile einer Verdichtung an zentralen Lagen, kurze Wege, Mobilität, Wohn-/Arbeitsplatzqualität etc.).

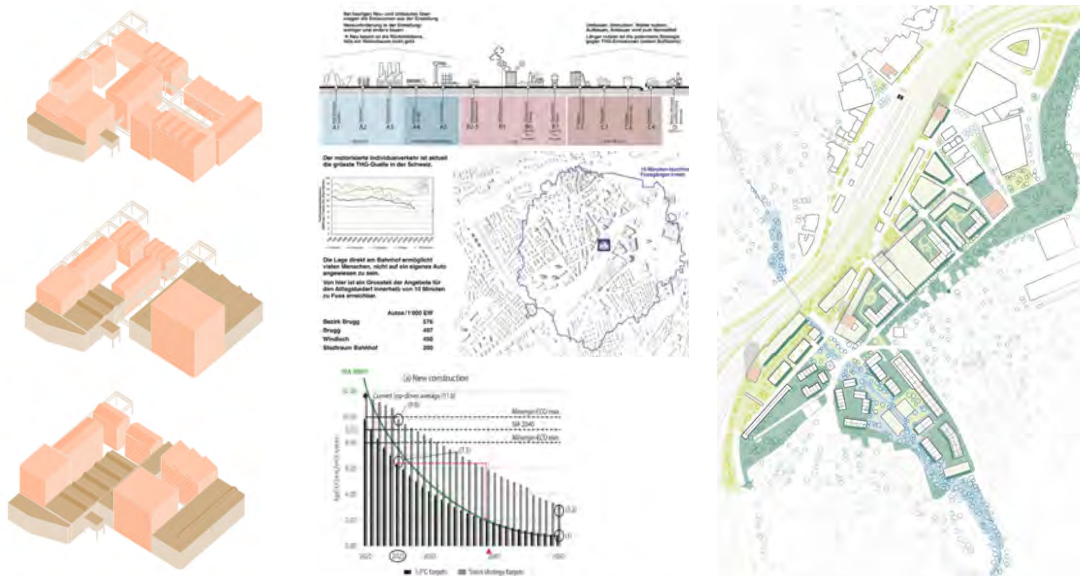


Abb. 117 Links: Transformation Bestand; Team «Corso»  
 Abb. 118 Mitte: Nachhaltigkeitsthemen; Team «Salewski Nater Kretz»  
 Abb. 119 Rechts: Biodiversität; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»

Die Hebel für eine CO<sub>2</sub>-arme Entwicklung sollten in den Lösungsansätzen aufgezeigt werden, um stufengerecht in anschliessenden Planungsphasen verankert werden zu können; es sind dies u.a. die Umnutzung und energetische Ertüchtigung bestehender

32508\_13A\_250823\_Bericht\_Bilder



Gebäude; der Re-Use-Ansatz, kompakte Baukörper, minimierte Untergeschosse und eine zurückhaltende Setzung von Hochpunkten an bahnhofsfernen Lagen zugunsten einer grösseren baulichen Dichte und grösseren Gebäudehöhen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.

- Energieautarker Betrieb Mit den insbesondere vom Team «Salewski Nater Kretz» gezeigten kompakten Gebäudevolumen und zweckmässigen Staffelungen der Gebäudehöhen von Süd(ost) nach Nord(west) wird das Potenzial für energieautarken Betrieb (passive Sonnenenergienutzung, Photovoltaik) erhöht.
- Reduktion MIV Als wesentliche Aspekte zur Förderung der Nachhaltigkeit wurde in den Lösungsansätzen die Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die öV-nahe Allokation von Nutzflächen benannt. Die Nutzungen des unterirdischen Rollenlagers als Sammelgarage wurde seitens Beurteilungsgremiums als Mittel, Graue Energie für die Mobilitätsinfrastruktur zu sparen, begrüsst.
- Stadtklima Betreffend Stadtklima zeigte sich, dass eine durchlässige Bebauungsstruktur (insbesondere für Kaltluftströme von Südsüdost) wie beim Team «Salewski Nater Kretz» förderlich ist. Weiter wird eine starke Durchgrünung mit Bäumen begrüsst. Die insbesondere vom Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» gezeigten Massnahmen zum Regenwassermanagement und zur Schwammstadt fanden Anklang.



## 4.6 Sozialraum/Nutzungen

### Sozialraum/Nutzungen

Auf dem Gebiet soll ein durchmischtes Nutzungskonzept realisiert werden, das Synergien zwischen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Kleingewerbe nutzt. Gewünscht ist eine Anpassungsfähigkeit auf unterschiedliche Nutzungen, ohne dass dabei Qualitäten eingebüsst werden müssen. Der Entwicklungsprozess soll auf eine Transformation des heute genutzten und gut funktionierenden Quartiers ausgerichtet werden.

**Nutzungsmischung** Alle Planungsteams weisen in ihren Lösungsansätzen lagespezifische Nutzungsmischungen und typologische Varianten für unterschiedliche Szenarien auf, die sie in ein robustes Gesamtkonzept einbetten.

**Nutzungsflexibilität** Bei allen Planungsteams haben die Strukturen in Bahnhofsnähe die höchste Nutzungsflexibilität. Im Teilgebiet «Hallen» wird von allen ein eher geringer Wohnanteil als zweckmässig beurteilt, im Teilgebiet «Süssbach» und im «Gleisfeld» stehen bei allen eine Wohnnutzung mit ergänzenden Nutzungen im Vordergrund. Diese Einordnung wird aus Sicht des Beurteilungsgremiums gestützt.

**Erdgeschossnutzungen** Bei der Anordnung der Erdgeschossnutzungen setzen die Planungsteams, abhängig von ihren städtebaulichen Ansätzen, unterschiedliche Akzente. Alle schlagen um den Bahnhof eine Konzentration öffentlichkeitsorientierter und in den Teilgebieten «Süssbach» und am Gleis quartierorientierter Angebote vor. Diese Anordnung erscheint aus Sicht des Beurteilungsgremiums tragfähig für das angestrebte belebte, durchmischte neue Quartier.

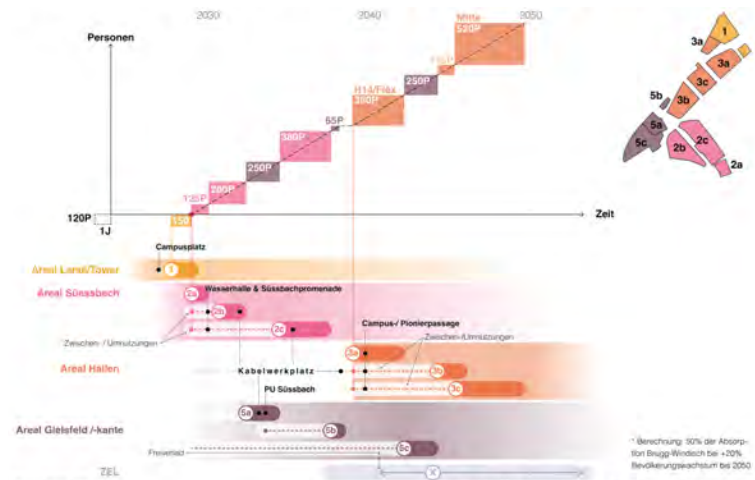
**Öffentlicher Raum** Der öffentliche Strassen- und Freiraum wird bei den einen Lösungsansätzen von einer Gesamtidee, bei den anderen Lösungsansätzen transformativ von kleinräumigen Qualitäten und Entwicklungschancen geprägt. Die Freiräume in Bahnhofsnähe sind bei allen Planungsteams auf eine starke «urbane» Nutzungsmischung und vielfältige Bedürfnisse von Anwohnerschaft, Arbeitstätigen/Konsumenten und Quartierfremden ausgerichtet. Ein transformativer Ansatz ist aufgrund des langen und unsicheren Planungshorizonts aus Sicht des Beurteilungsgremiums einfacher umsetzbar als ein auf eine Gesamtidee ausgerichtetes Konzept.

**Ankermieter** Die Planungsteams zeigen mit der Anordnung von Ankermietern (z. B. Kantonsarchäologie) in spezifischen Typologien, dass solche Nutzungen in allen Teilgebieten eine impulsgebende und



identitätsprägende Funktion für die Gebietsentwicklung (z. B. Schule, Bildung) übernehmen können.

- Teilgebiet «Süssbach»** Im Teilgebiet «Süssbach» wird von allen Planungsteams ein grosses Potenzial für hochwertige Wohnqualitäten gesehen, die mit Brugg/Windisch-spezifische Quartieridentitäten ausformuliert werden können. Diese Qualitäten erschliessen sich aus Sicht des Beurteilungsgremiums allerdings nur dann, wenn die Entwicklung freiraum- und gebäudetypologisch auf Wohnen ausgerichtet wird und eine Nutzungsmischung vor allem als «Mixed Use» in Gebäuden stattfindet (Teams «ARGE Henning Larsen mit Metron» und «Salewski Nater Kretz»). Die Freiräume entfalten ihre Qualitäten vor allem dann, wenn sie typologisch auf Wohnen ausgerichtet werden, also eine hohe Aufenthaltsqualität, viele Nischen und einen hohen Grünanteil aufweisen. Sollen Wohnqualitäten gesichert werden, braucht es in den nächsten Schritten planerische Aussagen zur Körnigkeit und zu freiräumlichen Qualitäten zugunsten von Wohnen. Wohnen ist idealerweise planerisch in einem hohen Anteil möglich.
- Teilgebiet «Gleisfeld»** Im Bereich «Gleisfeld» ist die Nutzungsflexibilität direkt entlang der Gleise bis zur Strasse relativ hoch, wie z. B. das Team «ARGE Henning Larsen mit Metron» plausibilisiert. Gebäudetypologisch und freiräumlich lassen sich gemäss der Einschätzung des Beurteilungsgremiums Vorgaben machen, die sowohl hochwertige Wohn- als auch Arbeitsnutzungen unterstützen (z. B. lange schlanke Gebäudevolumina, möglichst hoher Anteil Entsiegelung). Angesichts des langen Zeithorizonts könnte das Gebiet langfristig für Arbeitsnutzungen vorgehalten werden, mit einer Option auf Wohnnutzung. Die zweite Bautiefe in Richtung Quartier hat ein höheres Potenzial für Wohnqualitäten als für Arbeitsnutzungen, was aufgrund der Baufeldtypen und Einbindung in das Quartierumfeld allerdings wohnkompatible Gebäude- und Freiraumtypologien erfordert (Teams «ARGE Henning Larsen mit Metron» und «Salewski Nater Kretz»). Planerisch sollte hier vermieden werden, (zu hohe) Mindestanteile Gewerbe festzulegen, um eine Ausrichtung auf Wohnen zu ermöglichen.
- Quartieridentitäten** Mit der Transformation entsteht ein für Windisch und Brugg sehr grosses Angebot an potenzieller Wohn- und Gewerbefläche. Da die Gemeinden in Konkurrenz zu weiteren gut erschlossenen Gemeinden entlang der Bahnlinien stehen, sind Alleinstellungsmerkmale und ortsspezifische Eigenheiten zentral. Ansätze mit starken, konzis herausgearbeiteten Identitäten in den Teilbereichen erhalten eine grosse Bedeutung (Team «Salewski Nater Kretz»), die entsprechenden Lösungsansätze werden daher seitens des Gremiums besonders geschätzt.



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 6.pdf.png

Abb. 120 Darstellung Absorption Wohnungsmarkt, Team «Salewski Nater Kretz»

Ob solche Identitäten entstehen, hängt allerdings weniger von planerischen Vorgaben ab als vielmehr von prozessualen Rahmenbedingungen, den Ambitionen der involvierten Investorinnen und Investoren sowie Entwickler/-innen und vom Nutzungsprogramm (Team «Salewski Nater Kretz»).

- ① Parkhaus und Drittnutzung im EG
- ② Kopfbau Hallenplatz mit Publikumsnutzung im EG
- ③ Pionierpassagen
- ④ Wasserhalle und öffentliches Programm (Sport, soziale Einrichtungen)
- ⑤ Innovative Wohnbau-Genossenschaft(en)
- ⑥ Kopfbau Kabelwerk



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab 6.pdf.png

Abb. 121 Darstellung Thema «Impulsgebende Programme mit speziellen Anforderungen an die Immobilienakteure»; Team «Salewski Nater Kretz»

Planerisch hilft es aus Sicht des Beurteilungsgremiums, wenn Baufelder in einer genügend grossen Dimension gebildet werden, die «Identitätseinheiten» ermöglichen, wenn «impulsgebende Nutzungen» beschrieben und genutzt werden und durchgehend mit Zielbildern gearbeitet wird (Team «Salewski Nater Kretz») und wenn Gemeinden und Grundeigentümer konsistent mit Zielvereinbarungen, die qualitative Aussagen zu erwünschten Identitäten machen, arbeiten.



#### 4.7 Nutzungen/Markt/Wirtschaftlichkeit

##### Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit

Im Zuge der Gebietsentwicklung soll in den Teilgebieten auch das Nutzungsangebot transformiert werden. Dabei treffen unterschiedliche Anliegen aufeinander, die es im Rahmen der Testplanung zu thematisieren galt.

##### Zukunftsoffenheit

Der Richtplan zeigt mit der Festsetzung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts ESP das kantonale Interesse an arbeitsplatzintensiven Nutzungen am Standort auf und bezeichnet den Raum Brugg als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. Vor dem Hintergrund des langen Entwicklungshorizonts wurden seitens des Beurteilungsgremiums starre Festlegungen der Nutzungen als nicht zielführend eingestuft. Die städtebaulichen Strukturen sollten sowohl einen hohen Wohnanteil ermöglichen wie auch die Allokation von Nicht-Wohnnutzungen im Sinne des Entwicklungsschwerpunkts ESP ermöglichen. Lautes Gewerbe und Industrie im Sinne der heutigen Produktionsflächen sind hingegen nicht mehr erwünscht und werden an diesem Standort als nicht zukunftsfähig eingeschätzt. Aus Sicht der Entwicklungsträger/-innen besteht als Basis für eine gelingende Gebietsentwicklung das Anliegen, entsprechend dem aktuellen und auch angenommenen zukünftigen Marktbedürfnis den Anteil Wohnnutzungen so wenig wie möglich zu beschränken. In den Workshops zeigten die Teams jeweils Szenarien mit maximiertem («Wohnen max.») und minimiertem Wohnanteil («Wohnen min.»). Die Gebäudetypologien sind von allen Teams so gewählt, dass jeweils beide Szenarien resp. variierende Nutzungsanteile platziert werden könnten. Es ist davon auszugehen, dass im Nachgang der Testplanung Vertiefungen zum Thema Nutzungen stattfinden werden, welche auch die Abhängigkeiten zum kantonalen Richtplan behandeln werden.

Die nach der Testplanung folgenden vertiefenden Betrachtungen zum Anteil der Wohnnutzungen in Bezug zum Entwicklungsschwerpunkt ESP erfolgen über den gesamten ESP-Perimeter, nicht jeweils auf ein Baufeld bezogen.

##### Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit

Nach Abschluss der Testplanung in einer nächsten Planungsphase gilt es für eine gelingende Gebietsentwicklung aus Sicht des Beurteilungsgremiums grundsätzlich, die Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit des Vorhabens sicherzustellen und die gezeigten Ansätze auf diese Zielsetzung hin zu überprüfen. Gemäss heutigem Kenntnisstand steht die Umsetzbarkeit eines marktfähigen Nutzungs- und Wohnungsangebots und somit einer umsetzbaren Gebietsentwicklung im Zusammenhang mit einem ausreichenden Parkplatzangebot. Nach Abschluss der



Testplanung soll dieses Thema in nächsten Planungsphasen integral vertieft werden.

- Nutzungsdispositionen Die Vorschläge für die Nutzungspositionierung wurden von allen Planungsteams entsprechend der jeweiligen Lagequalitäten erarbeitet. Unter anderem aufgrund von Ausrichtung, Belichtung, Erreichbarkeit, Kontext und Lärmbelastung, erscheinen manche Lagen eher geeignet für Dienstleistung, Gewerbe und Bildung, andere geeigneter für Wohnnutzungen. Die von den Teams gezeigte Bandbreite der baulichen Dichten und das Nutzungsangebot werden hinsichtlich der Zielsetzungen zur Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit als grundsätzlich zweckmässig erachtet. Gemäss heutigem Kenntnisstand steht aus Marktsicht ein höherer Wohnanteil hinsichtlich erwarteter Nachfrage und damit für die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Die vorgeschlagene Zukunftsoffenheit wird vor dem Hintergrund veränderlicher Rahmenbedingungen des Marktes vom Beurteilungsgremium begrüsst.
- Wohnungsangebot Für das künftige Wohnungsangebot zeigte sich für das Gremium, dass für die gelingende Entwicklung in nachfolgenden Planungen spezifische, sorgfältig formulierte sowohl miteinander als auch mit dem bestehenden Angebot der Umgebung abgestimmte Wohnungsangebote vorgesehen werden sollen, je nach Lage unterschieden für vielfältige Zielgruppen (z. B. urbanes Publikum, Familienwohnen, evtl. Alterswohnen).
- Ankermieter/-in Das Potenzial eines Ankermieters (z. B. Kantonsarchäologie) als wichtiger Impulsgeber für die Gebietsentwicklung (z. B. Schule, Bildung) wird als sehr hoch eingestuft. Nach Abschluss der Testplanung gilt es aus Sicht des Gremiums, die Bestrebungen zur Findung eines Ankermieters und für eine allfällige Integration von Bildungsnutzungen und Sozialnutzungen weiter auszuloten und konkret anzugehen. Aus Eigentümersicht ist die vorgeschlagene Reduktion der Anzahl Parkplätze im Sinne einer «autofreien» Lösung nur möglich, wenn ein allfälliger Ankermieter mit entsprechender Nutzung (z.B. Kanton/Hochschule) eine verhältnismässig grosse Fläche anmietet.
- Innovative Nutzungen mit Bezug zu Fachhochschulbetrieb In der Diskussion der Lösungsansätze zeigte sich, dass ein breites, attraktives Nutzungsspektrum und insbesondere auch die Integration von Arbeitsnutzungen wie seitens der Standortförderung des Kantons Aargau beschriebenen im Zusammenhang mit dem Fachhochschulbetrieb stehenden Formaten würde sich gewinnbringend auf die künftige Quartieridentität auswirken würden.



- Erdgeschossnutzungen Ebenfalls zeigte sich in den Lösungsansätzen, dass den Erdgeschossnutzungen eine herausragende Funktion für die Gebietsentwicklung zukommt, insbesondere als publikumsorientierte, öffentliche Zonen zur Aufwertung der öffentlichen Räume und für die künftige Wertigkeit des Areals. Das Gremium erachtet es daher als wichtig, dass solche Flächen in umfassender Anzahl vorgesehen werden.
- Umgang mit dem Bestand Der Umgang mit dem Bestand wurde von allen Planungsteams als strukturelles und identitätsstiftendes Element benannt und soll in der Weiterbearbeitung vertiefend ausgelotet werden. Diese gilt es nach Abschluss der Testplanung in nächsten Planungsphasen auf ihre Machbarkeit (effektive Nutzungs- und Flächennachfrage) und Wirtschaftlichkeit (Ertragserwartungen und Baukosten) zu überprüfen.



### 4.8 Schrittweise Transformation

#### Schrittweise Transformation

Die schrittweise Transformation und Etappierung war inklusive Freiräumen und Erschliessung detailliert abzubilden. Die Baustelle ZEL war dabei als wesentlicher Faktor in die Überlegungen zu den Etappierungsszenarien einzubeziehen. Jede Etappe muss in sich vollständig sein und funktionieren.

Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen

Die Etappierung ist bei allen Planungsteams plausibel dargestellt, – es bestehen keine Widersprüche zu den Interessenslinien der SBB und den Abhängigkeiten der Freiverladflächen. Die Etappierungsabfolge basiert auf im Programm definierten Modulen.

Zwischennutzungen und Initialisierungen

Es zeigte sich, dass innerhalb des Teilgebiets «Hallen» flexibel etappiert werden kann, mit Bezugnahme auf die vorhandenen Hallenstrukturen. Zwischennutzungen wurden bei allen Teams als wichtige Elemente der Entwicklung thematisiert, es wurde empfohlen, diese aktiv zu pflegen und zu kuratieren, ebenso Nutzungen und Ideen für die Initialisierungsphase (place-making), die proaktiv und integral in die Transformation eingebunden werden sollen.

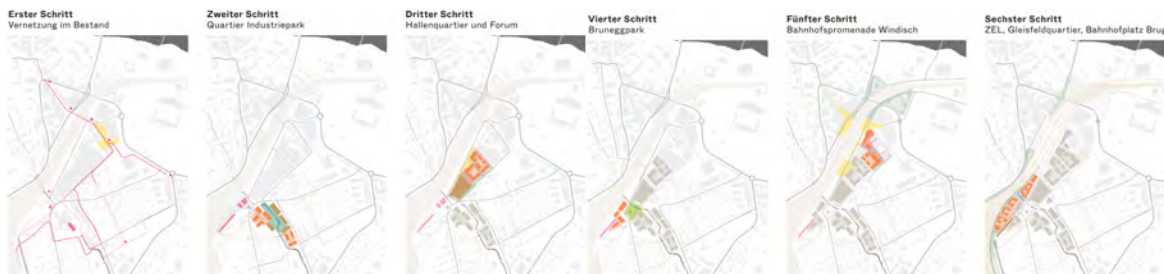
Baustellenbetrieb

Der Baustellenbetrieb und die sehr lange Bauphase sind wichtige Faktoren, die in die weiteren Überlegungen massgeblich einfließen müssen.



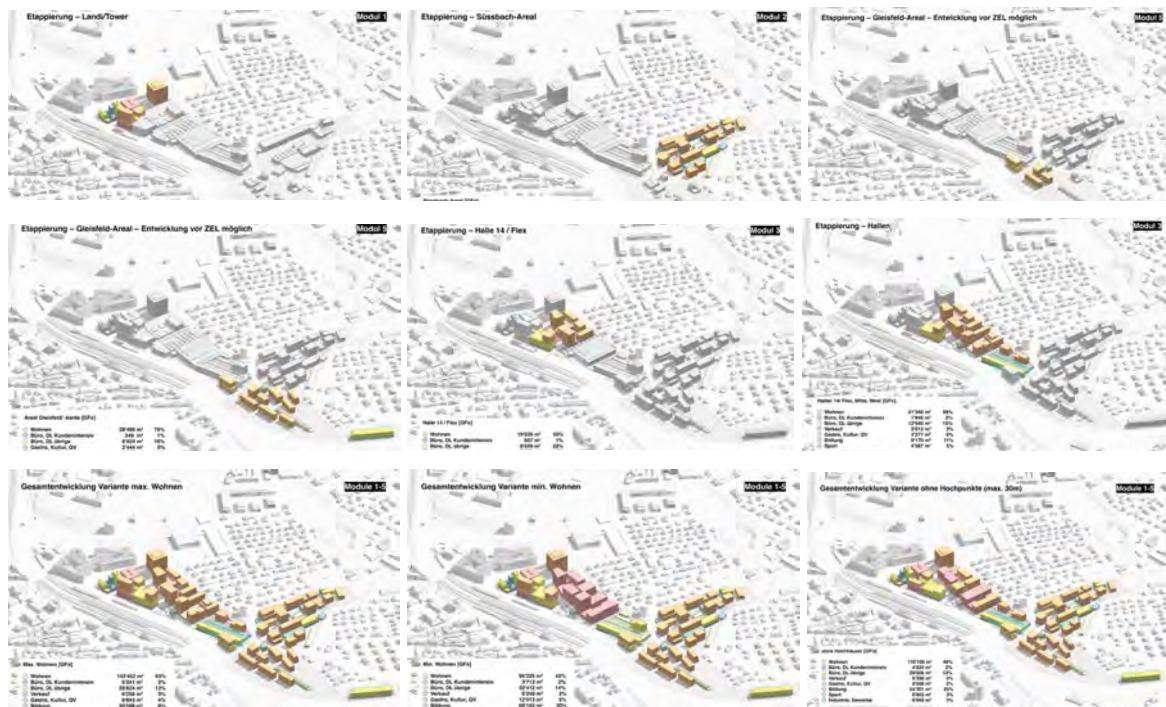
32508\_12A\_250606\_prae\_TP BW  
-WS3\_HL\_Metron\_ange-  
passt\_250522

Abb. 122 Etappierung; Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»



32508\_12A\_250508\_CORSO\_Brugg-  
windisch\_bahnhof\_plakaten\_corso

Abb. 123 Etappierung; Team «Corso»



32508\_12A\_250522\_BruggWindisch\_WS3\_SNK-BOE-TV-Cab

Abb. 124 Etappierung; Team «Salewski Nater Kretz»

Grundsätze der Transformation

Das Beurteilungsgremium gelangtes aufgrund der gezeigten Lösungsansätze zu der Erkenntnis, dass der Planungsperimeter sich in drei Subquartiere aufteilen lässt, die eigene Eigenschaften enthalten und unabhängig voneinander funktionieren: ein Subquartier «Am Bahnhof», «Am Gleis» und «Am Süessbach» (alle Teams).

Eine Etappierung des Gebiets im Sinne der «Quartierwerdung» erscheint aus Sicht des Gremiums nicht relevant, da es sich um die Transformation eines bereits heute überwiegend offenen und gut funktionierenden Stadtteils handelt. Die Transformation entspricht vielmehr einer schrittweisen Aufwertung eines bestehenden und zugänglichen Gebiets. Damit verlieren Investitionen in einen übergeordneten öffentlichen Freiraum, der das Gebiet strukturiert und zugänglich macht, nicht nur an Bedeutung. Ansätze, die von der Qualität übergeordneter Freiräume abhängen, sind angesichts des langen Transformationszeitraums nicht zielführend und schränken die Flexibilität bei der Etappierung ein (Team «ARGE Henning Larsen mit Metron»). Besser funktionieren Ansätze, mit denen die Aufwertung der öffentlichen Räume jeweils zeitgleich zur Entwicklung angrenzender Baufelder erfolgt und mit denen unmittelbar auf die Entwicklung reagiert werden kann, wie dies das Team «Salewski Nater Kretz» vorschlägt.



Nach Abschluss der Testplanung soll in der nächsten Planungsphase eine detaillierte Darstellung der zeitlichen und räumlichen Abhängigkeiten erfolgen (im Sinne eines Machbarkeitsnachweises der jeweiligen Umsetzungsschritte). Die Hallen werden ab dem Jahr 2039 zeitgleich entleert. Dabei soll die Abdeckung des Bedarfs an Wohn-Freiräumen in Abhängigkeit zur Etappierung der Freiräume und Infrastrukturen berücksichtigt werden. Ebenso ist die Etappierung der verkehrlichen Massnahmen zu thematisieren: Zu Erschliessung und Parkierung sollen Zwischenzustände definiert sein (Kann die Reduktion der Parkplatzzahlen/Fahrten über die Zeit variieren? Sind pro Etappe unterschiedliche verkehrsreduzierende Massnahmen vorgesehen?).

Die Etappierung muss auch aus immobilienökonomischer Sicht sinnvoll hergeleitet sein und ein plausibles Zusammenspiel von Etappe, Dichte und Nutzungsmix aufweisen.

Im Sinne der Nachhaltigkeitsprinzipien soll eine ressourcenschonende Etappierung vorgesehen werden.



## 5 EMPFEHLUNGEN

Im folgenden Kapitel sind die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums beschrieben. Diese basieren auf den im Kapitel 4 beschriebenen Erkenntnissen, welche das Gremium aus den Lösungsansätzen der Planungsteams und den Diskussionen anlässlich der Workshops gewinnen konnte.

Die thematischen Pläne illustrieren die Erkenntnisse mit erläuternden Legendenpunkten, die Texte in den farbig markierten Feldern fassen die wichtigsten Erkenntnisse und Empfehlungen zusammen.

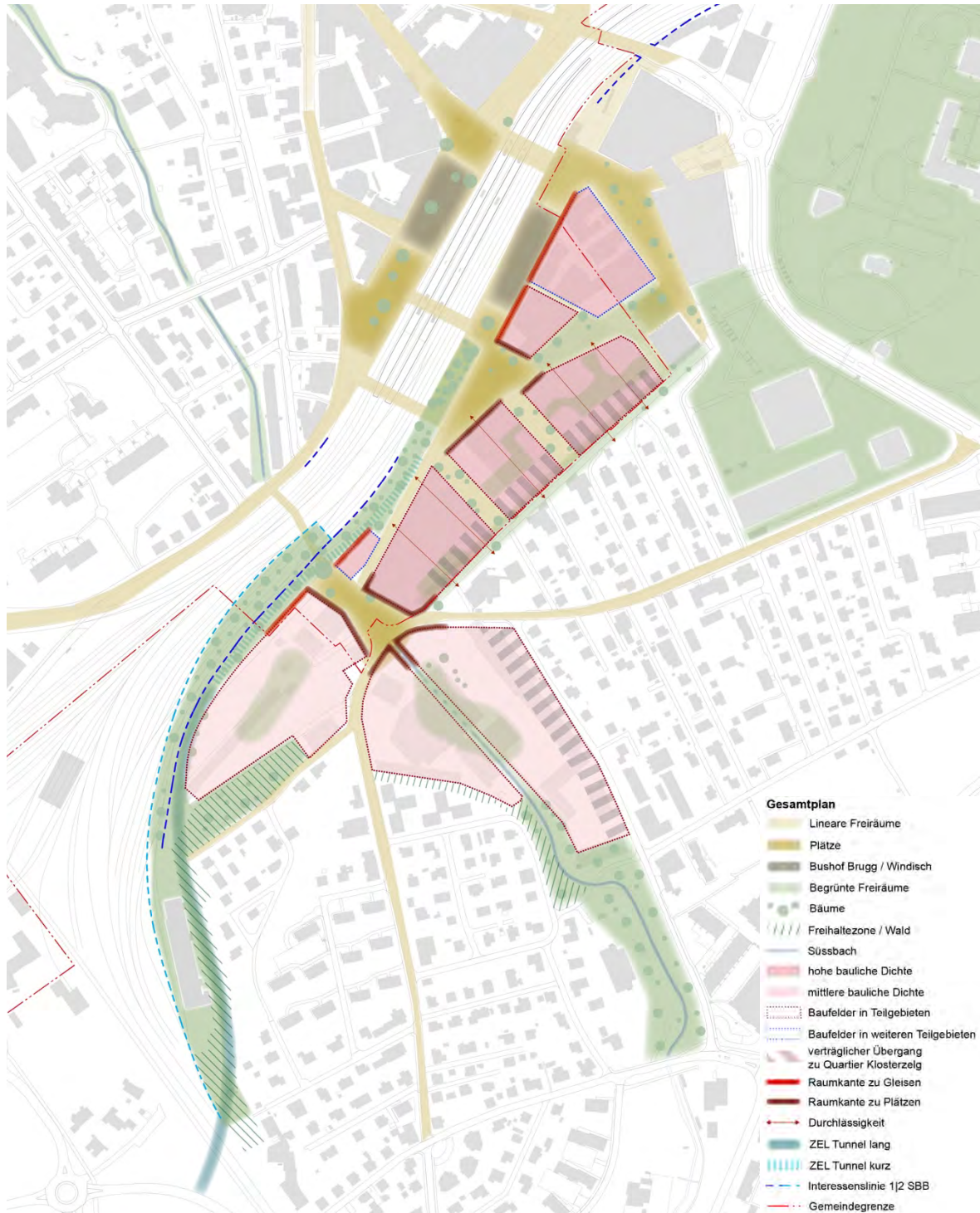
Es gilt, die Erkenntnisse in den nächsten Schritten zu schärfen und zu konsolidieren. Es ist vorgesehen, die Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Testplanung in die Erarbeitung eines behördenverbindlichen Planungsinstruments einzubeziehen.





## 5.1 Ergebnisskizze

Die Ergebnisskizze führt die wesentlichen Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums (vgl. Kapitel 4) aus den Lösungsansätzen der Planungsteams als Übersicht zusammen.



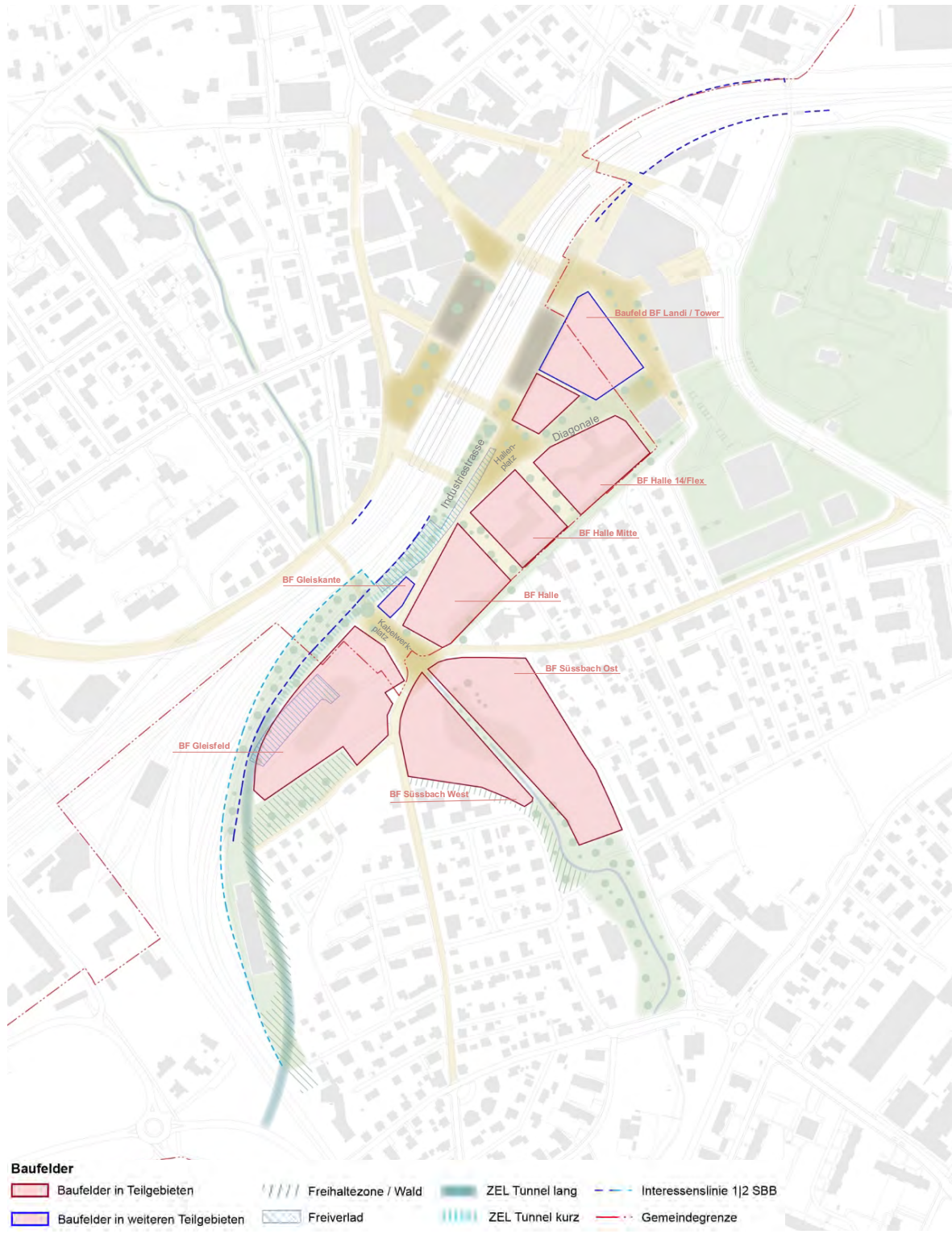
32508\_29A\_250822\_Synthesplan\_verpackt

Abb. 125 Ergebnisskizze



## 5.2 Städtebau/Architektur

### 5.2.1 Städtische Räume; Baufelder



32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

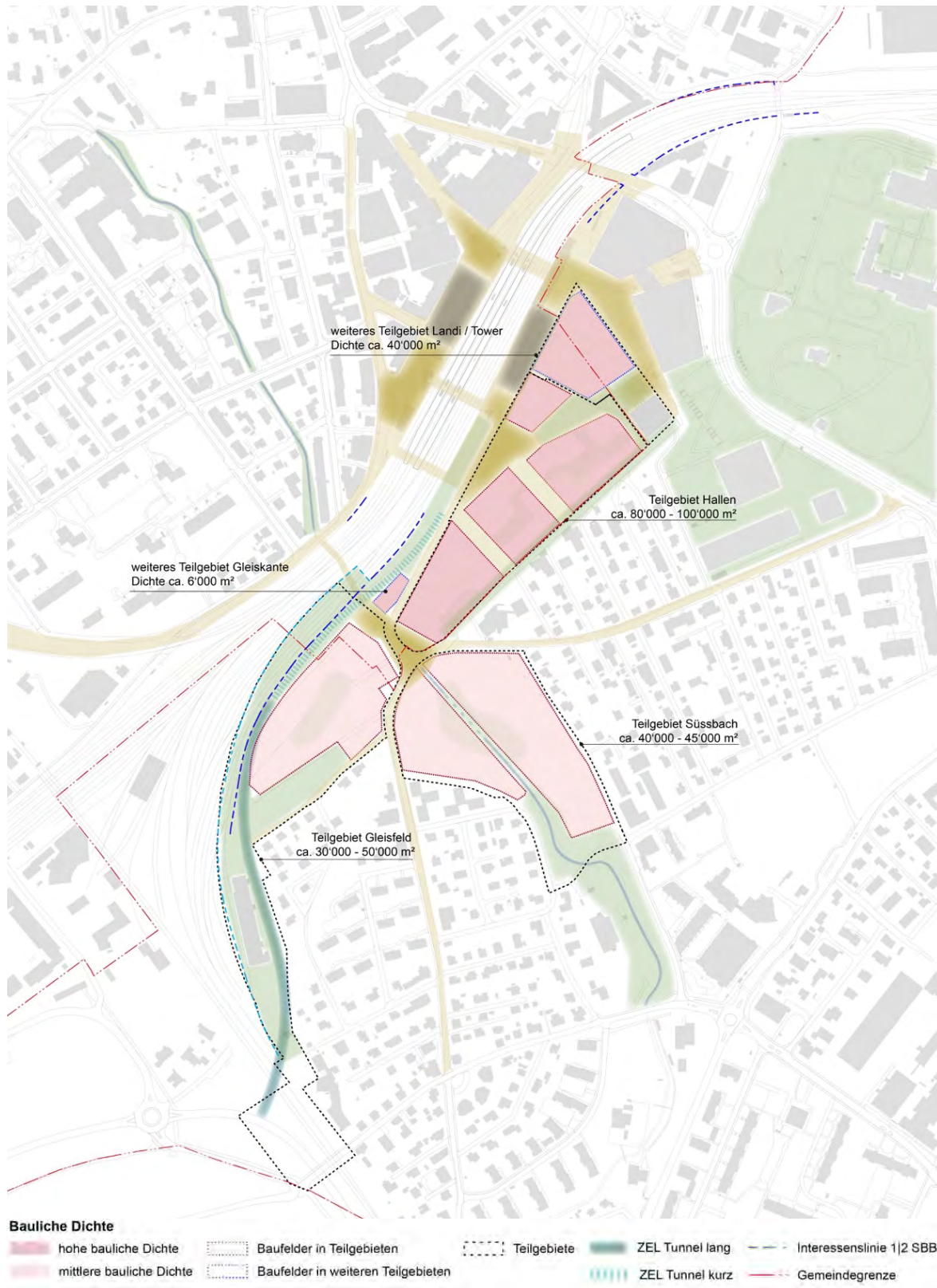
Abb. 126 Schemaplan «Baufelder»; Endzustand/Vollausbau

**Empfehlungen: > städtische Räume / Baufelder**

- Die **prägenden Stadträume** sind klar zu verankern.
  - Die Plätze entlang der Industriestrasse sollen gestärkt werden; die «Diagonale» in Richtung Königsfelden ist für den Endzustand/Vollausbau zu sichern.
- Es werden **grosszügige Baubereiche (Baufelder BF)** ausgeschieden.
  - Die Kohärenz innerhalb der Teilgebiete ist zu gewährleisten, mit einer Flexibilität für Anpassungen der Nutzungen und Typologien.
- Die **Verlegung der ZEL-Linienführung zur IL1/Gleiskante** soll gesichert werden.
  - Die Definition der Teilgebiete und der Baufelder entlang der Gleiskante ist unabhängig von Folgeentscheidungen zu ermöglichen.
- Die **Variante «Tunnel lang»** (Tunnelverlängerung um 300 m gegenüber der Richtplanfestsetzung) wird empfohlen.
  - Die positiven Effekte auf die Qualität von Bauten, Freiräumen und Nutzungen, welche durch den grösseren Anordnungsspielraum eröffnet werden können, sollen ermöglicht und genutzt werden.
- Die **Dimensionierung der Baufelder** soll ohne Widersprüche zum Bestand und in Anlehnung an den Ergebnisplan des Planungsteams «Salewski Nater Kretz» erfolgen.



### 5.2.2 Bauliche Dichte



32508\_29A\_250822\_Synthesepan\_verpackt

Abb. 127 Schemaplan «Bauliche Dichte»

**Empfehlungen: > bauliche Dichte**

- Eine **hohe bauliche Dichte in Bahnhofsnähe an zentraler Lage** ist sinnvoll und soll ermöglicht werden.
  - Gesamtperimeter: 150'000–180'000 m<sup>2</sup> GF oi;
  - inkl. weitere Teilgebiete: 215'000–225'000 m<sup>2</sup> GF oi.
  
- Für die **hohe bauliche Dichte** ist eine **besonders gute Qualität** zu sichern.
  - Die Ausschöpfung der maximalen Ausnutzung setzt die Erfüllung zusätzlicher Qualitätsanforderungen voraus (Zusammenspiel «Qualität und Menge»).
  - Mögliche Zielvorgaben für die Qualitätssicherung sind z.B.: a) qualitätssichernde Verfahren; b) grundlegende räumliche und ästhetische/gestalterische Qualitäten; c) Nachhaltigkeitskriterien; d) Gewährleistung einer späteren Umnutzbarkeit durch hybride Typologien.
  
- Die **baulichen Dichten werden den Teilgebieten zugeordnet** und eine **Flexibilität/Varianz** für künftige Nutzungen wird offengehalten.
  - Orientierungswerte bauliche Dichten pro Teilgebiet:
    - Teilgebiet «Hallen»: hohe Dichte [ca. 80'000–100'000 m<sup>2</sup> GFoi];
    - Teilgebiet «Süssbach»: mittlere Dichte [ca. 40'000–45'000 m<sup>2</sup> GFoi];
    - Teilgebiet «Gleisfeld»: mittlere Dichte [ca. 30'000–50'000 m<sup>2</sup> GFoi].
    - Weiteres Teilgebiet «Gleiskante»: hohe Dichte [ca. 6'000 m<sup>2</sup> GFoi].
    - Weiteres Teilgebiet «Landi/Tower»: hohe Dichte [ca. 40'000 m<sup>2</sup> GFoi].
  - Die Dichte pro Teilgebiet ist abhängig vom effektiven Nutzungsmix (resp. von den Anteilen Wohnen/Nicht-Wohnen).



### 5.2.3 Höhenentwicklung

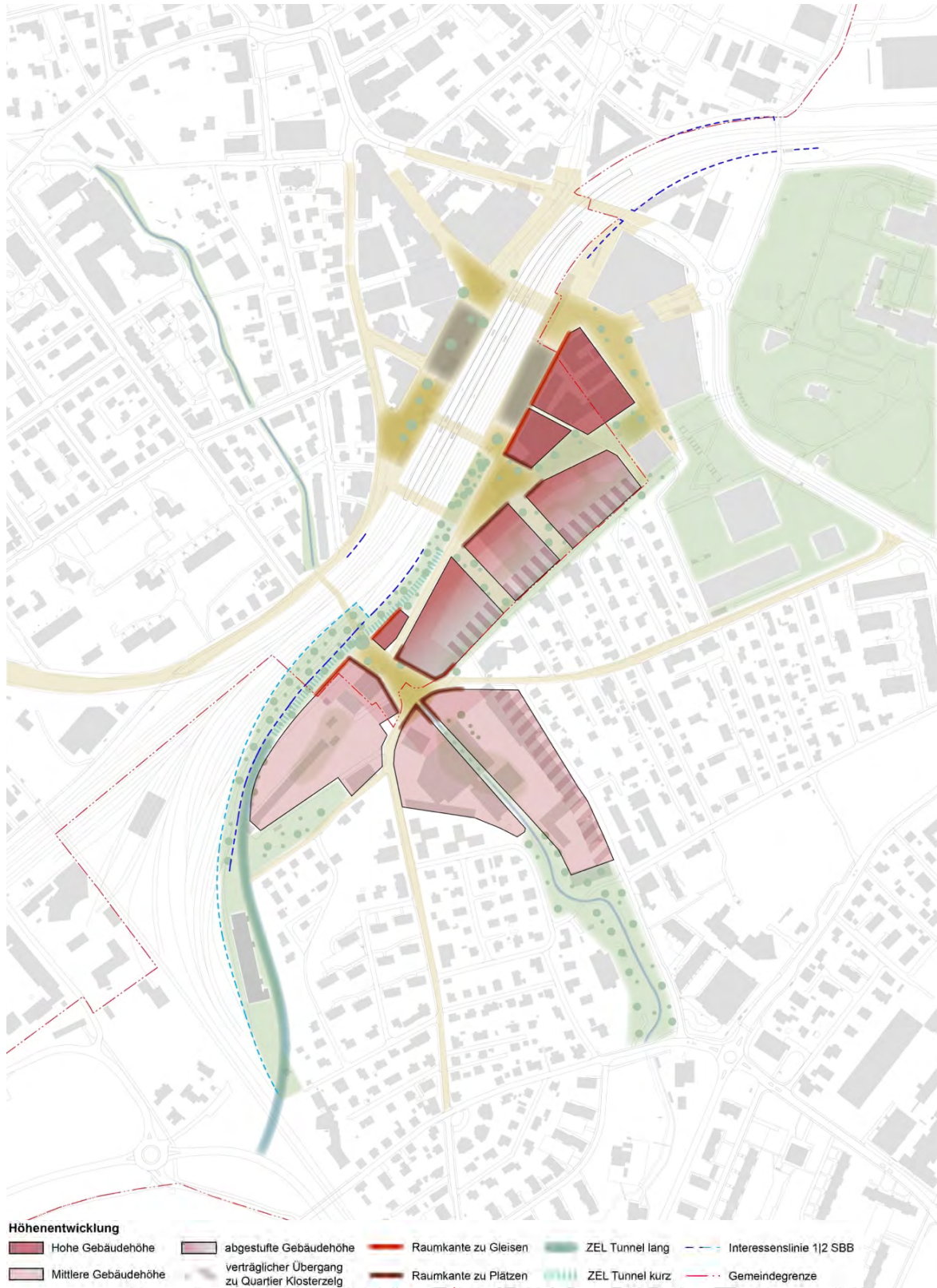


Abb. 128 Schemaplan «Höhenentwicklung»

32508\_29A\_250822\_Synthesepan\_verpackt

**Empfehlungen: > Höhenentwicklung**

- **Hohe Gebäude und Hochhäuser** sind zu ermöglichen und sollen sorgfältig und an zweckmässigen Lagen eingebettet werden. Die Höhenstaffelung innerhalb der Anlage soll sorgfältig gestaltet sein im Sinne einer guten Einbettung.
- Die **prägnante Kante zum Gleisraum** mit Gebäudehöhen bis zu 60m wird als städtebaulich sinnvoll erachtet, schafft Flexibilität in der Anordnung der Gebäude und ermöglicht eine Verringerung des Fussabdrucks (haushälterischer Umgang mit dem Boden).
- Die **Kanten** an den wichtigen Platzräumen sollen entsprechend ihrer besonderen städtebaulichen Bedeutung definiert werden. Um herausragende stadträumliche Qualitäten sicherzustellen, gelten in diesen Bereichen erhöhte Anforderungen an Massstäblichkeit, Proportionen und Übergänge. Dabei ist die Volumetrie der einzelnen Baukörper auch im Zusammenhang mit ihrer Programmierung, insbesondere im Erdgeschoss, zu entwickeln.
- Der **verträgliche Übergang zum Quartier Klosterzelg** ist sicherzustellen, insbesondere mit einer geeigneten Höhenstaffelung und der Ausbildung eines angemessenen Gegenübers im Strassenprofil.



### 5.2.4 Typologien/Volumina



32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

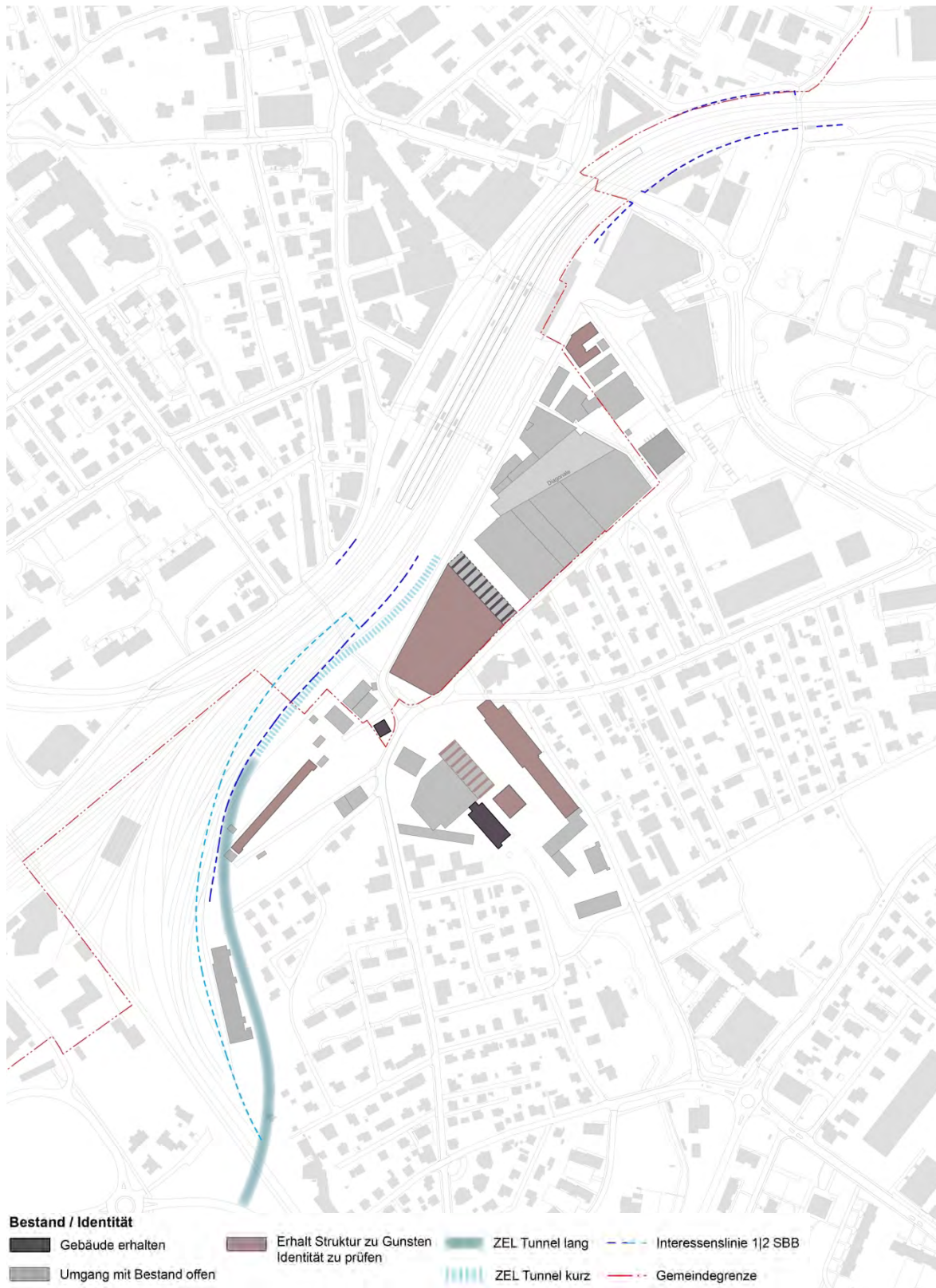
Abb. 129 Schemaplan «Typologien»

**Empfehlungen: > Typologie/Volumina**

- Aufgrund des langfristigen Zeithorizonts und für die erforderliche Zukunftsoffenheit ist die **Nutzungsflexibilität zu wahren** und die Festlegungen zu den Gebäudetypologien sind zurückhaltend und stufengerecht zu formulieren.
- Innerhalb der Teilgebiete ist eine **Kohärenz der Typologien** anzustreben.
  - Die Volumetrie der einzelnen Baukörper soll aufgrund ihrer Programmierung und anhand von Nachhaltigkeitskriterien entwickelt werden.
- Die Nachbarschaftsentwicklung soll durch **hybride Typologien und** Mischnutzungen gefördert werden.
  - Die hybriden Typologien sollen mit einer Mischung aus Wohnen, Kleingewerbe, Nahversorgung sowie Quartiernutzungen die Basis einer zukunftsfähigen Nachbarschaftsentwicklung bilden.
  - Die Mischnutzung ist auf der Ebene der einzelnen Gebäudekörper in allen drei Teilgebieten umzusetzen, mit Schwerpunkt im Teilgebiet «Hallen», aber auch in den übrigen Teilgebieten, jeweils abgestimmt auf die spezifischen Quartieridentitäten.
- In der weiteren Planung können **präzisierende Festlegungen für einzelne Typologien** innerhalb der Teilgebiete, insbesondere im Zusammenhang mit den Raumkanten erfolgen.
- Alle Strukturen sollen für eine allfällige **spätere Umnutzung** adaptierbar sein.



### 5.2.5 Identität / Umgang mit dem Bestand



32508\_29A\_250822\_Synthesepan\_verpackt

Abb. 130 Schemaplan «Umgang mit dem Bestand»

**Empfehlungen: > Identität / Umgang mit dem Bestand**

- Der **sorgfältige Umgang** mit dem Bestand ist zu pflegen und sicherzustellen.
- Die **Wahrung eines relevanten Anteils an Bestandesbauten für die Identitätsstiftung** ist zu gewährleisten. In allen Teilgebieten ist ein sinnvolles Mass an bestehenden Strukturen zu bewahren.
- Auch bei den Neubauten ist die **«DNA» des ehemaligen Industrieareals** weiterzudenken: Hinsichtlich der typologischen Eigenheiten, der Materialität und des architektonischen Ausdrucks sowie der Farb- und Formensprache soll aus dem **«Fundus der Zeit»** geschöpft werden («Anknüpfen an die Geschichte» als verbindliche Vorgabe, auch für alle Neubauten).
- Die **Idee des Urban Mining** soll (wo sinnvoll) als lokale Baustoffquelle weiterverfolgt und umgesetzt werden.
- Der **Zusammenhang von Grauer Energie und Bestandserhalt** als wichtiges Nachhaltigkeitskriterium soll berücksichtigt werden.
- Die **Umnutzung** des unterirdischen Rollenlagers (z.B. als Parkgarage) kann vorgesehen werden.
- Der Erhalt des **SBB-Materialmagazins** birgt Potenzial für die Identitätsstiftung. Eingriffe in den historischen Bestand sind nur dann zulässig, wenn übergeordnete Aufgabeninteressen sowie notwendige, hinreichend konkrete Eingriffsinteressen vorliegen.



### 5.3 Freiraum, Stadtklima



Abb. 131 Schema «Freiraum/Stadtklima»



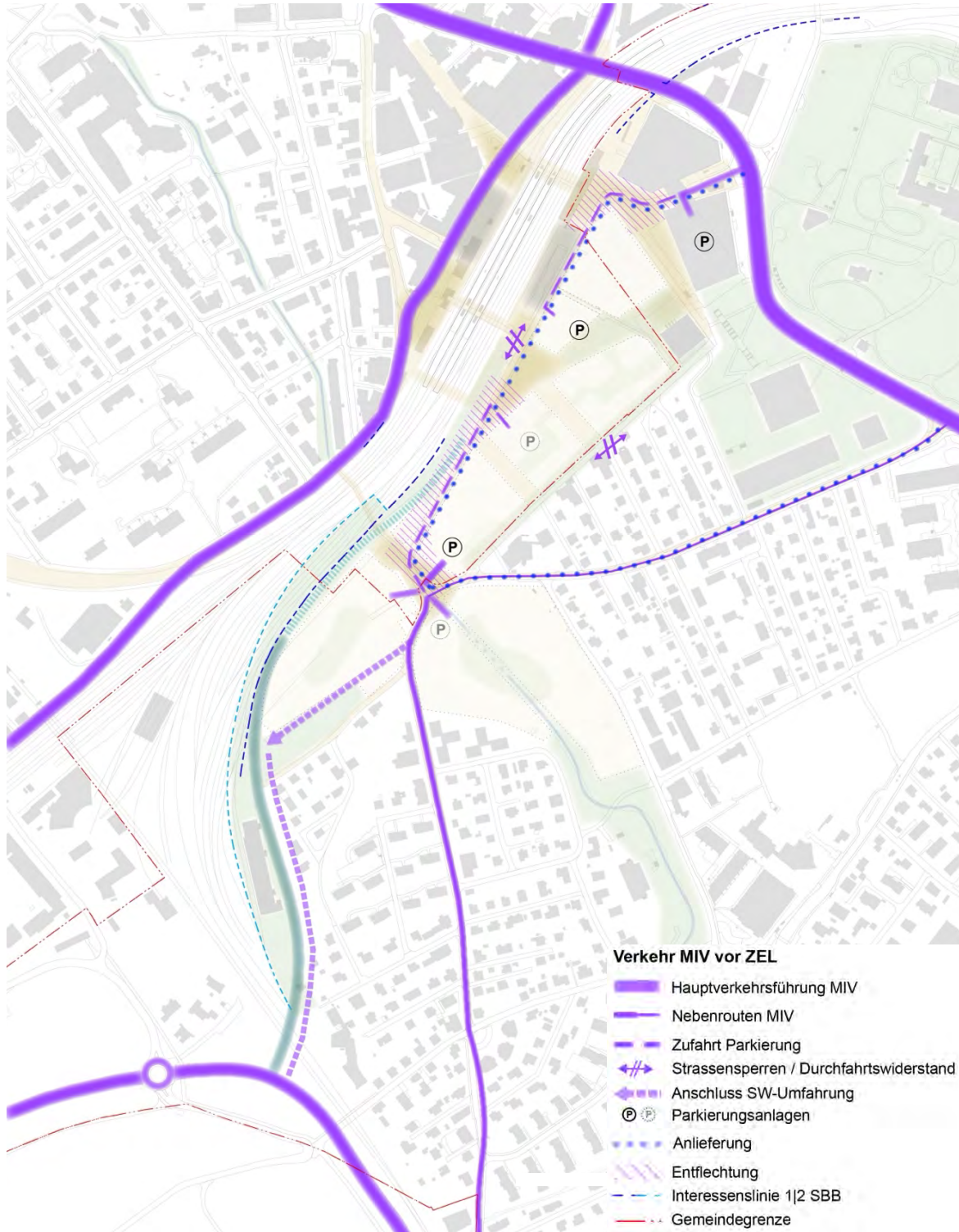
### Empfehlungen: > Freiraum, Stadtklima

- Die **Dimensionen der Freiräume**, deren Typologien und die qualitativen sowie nutzungsspezifischen Anforderungen sind zu sichern und zu realisieren.
  - «Hallenplatz» – belebter Ankunftsort und Gesicht des neuen Quartiers zum Bahnhof.
  - «Kabelwerkplatz» – zentraler, belebter Quartierplatz und stadträumliches Scharnier.
  - «Diagonale» – grosszügiger, grüner Verbindungs- und Aufenthaltsraum.
  - «Pionierpassagen» – halbgedeckte, belebte Verbindungen durch das «Hallenquartier.
  - «Industriestrasse» – adressbildendes, urbanes Rückgrat.
  - «Untere Klosterzelgstrasse» – ruhige Quartierstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität.
  - «Jardin Sauvage» – wild anmutender, ökologisch wertvoller Freiraum.
- Die **bestehenden Freiräume** sind unter anderem in Abstimmung mit verkehrlichen Entlastungen **aufzuwerten**.
  - «Campus-Platz» – Ankunfts- und Durchgangsraum zu den Bildungseinrichtungen.
  - «Bahnhofplatz Brugg» – Nahtstelle von Innenstadt und Bahnhof.
  - «Neumarkt-Platz» – Ankunftsort und Auftakt der Innenstadt.
- Die **übergeordneten Wegeverbindungen** sind durchgängig zu sichern und attraktiv zu realisieren.
  - Gute Auffindbarkeit und Übersichtlichkeit.
  - Orientierung der Gebäude, insbesondere Erdgeschoss-Nutzungen, zu den Verbindungen hin, Adressierung entlang Verbindungen.
- Eine **intensive Begrünung der Freiräume**, insbesondere die Etablierung eines alterungsfähigen Baumbestands, ist zu gewährleisten.
- **Hohe ökologische Qualitäten**, sowohl Kernlebensräume wie auch ein Netz aus Biotoptrittsteinen, sind übergeordnet zu verankern und zu realisieren.
  - Ruderale, trockenwarme Lebensraumqualitäten entlang der Gleise.
  - Wechselfeuchte Lebensräume entlang des Süssbachs.
  - Urbane Biotoptypen im Siedlungsgefüge, auch auf und an Gebäuden.
- Ein **übergeordnetes Regenwassermanagement** inkl. einer **hohen Flächenentsiegelung** ist zu entwickeln und etappenweise umzusetzen.
  - In Kreisläufen organisierte Regenwassernutzung.
  - Rückhalt und Versickerung vor Ort.
- Der **Süssbach** ist offenzulegen und als Identitätsmerkmal in die Gestaltung des Teilgebiets zu integrieren. Beim Süssbach handelt es sich um ein Gewässer im urbanen Gebiet, in diesem Sinne soll die sogenannte «Blau-Grüne Infrastruktur» weitergedacht, gestaltet und umgesetzt werden.
- Die **Ortsbezeichnungen der Freiräume** sind als identitätsbildendes Narrativ frühzeitig einzuführen.
- Das **Prozesshafte** ist als Schlüsselthema für die frühzeitige Qualitätsbildung in die Freiraumplanung einzubeziehen. Die **öffentlichen Strassen- und Freiräume** sind mit einem transformativen Ansatz auf kleinräumige Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten auszurichten.
- Entlang der Bahn sind die Bepflanzungsvorgaben der SBB zu berücksichtigen.



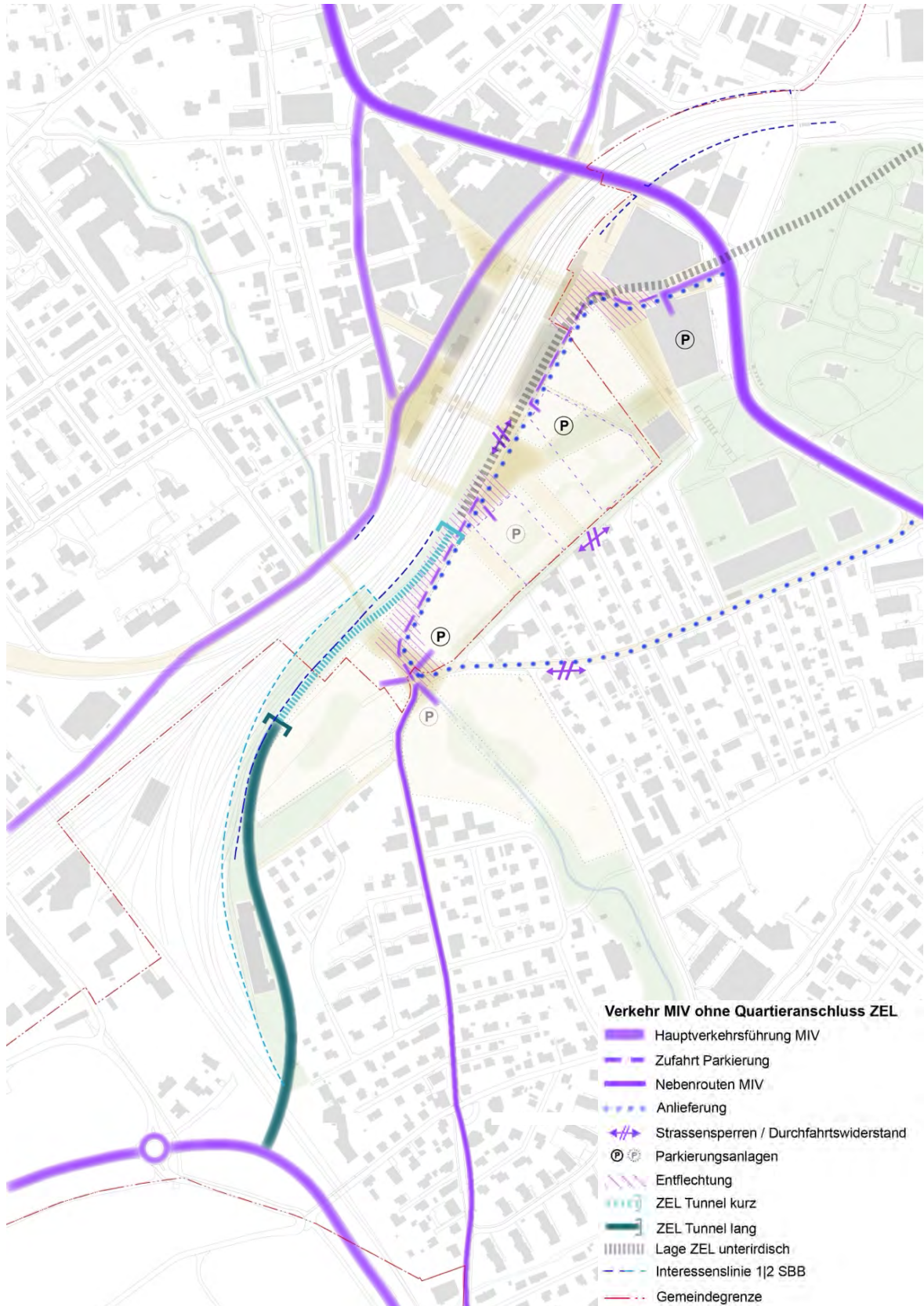
## 5.4 Mobilität und Verkehr

### 5.4.1 MIV, Parkierung, Fahrten



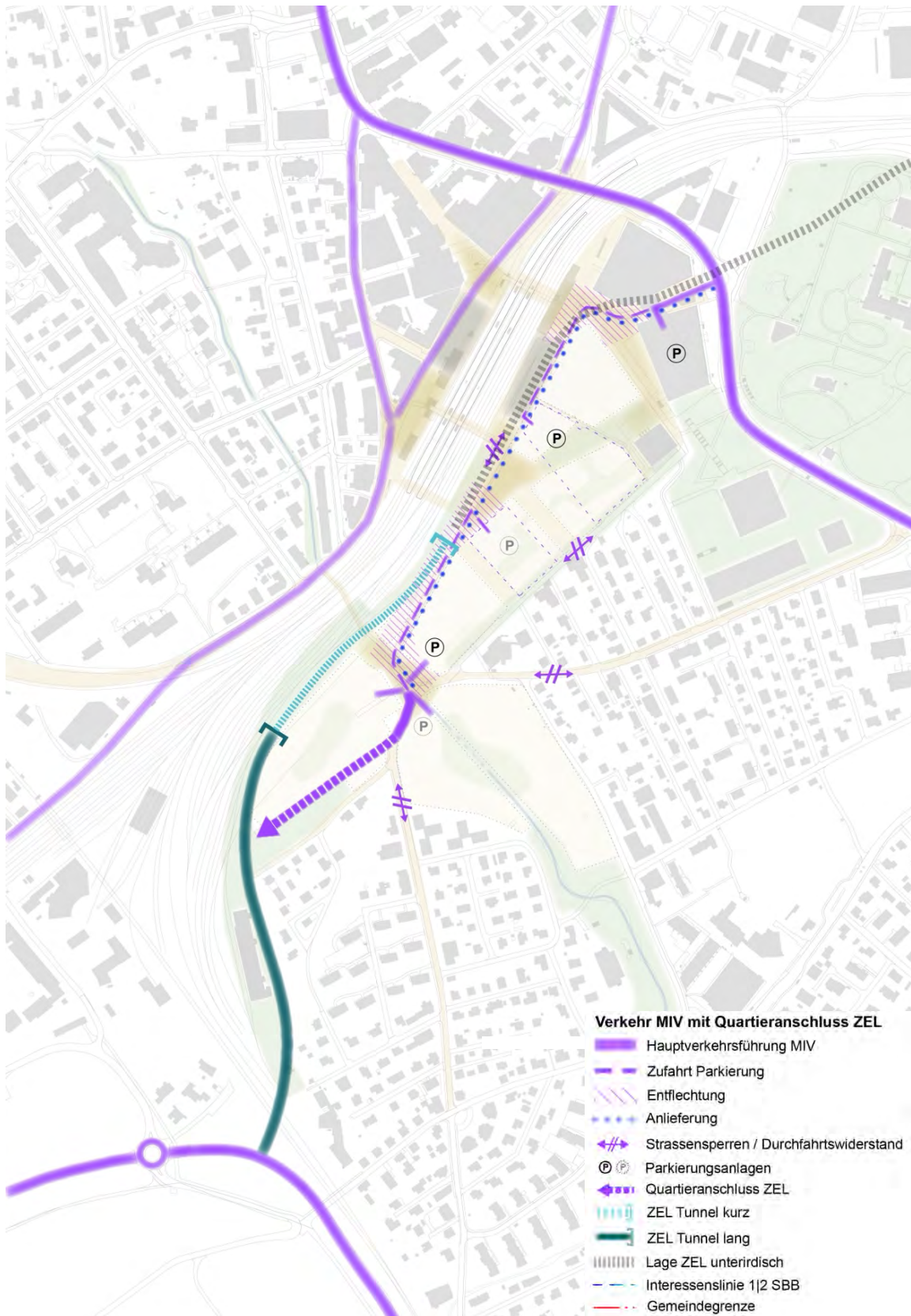
32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

Abb. 132 Schema «MIV vor ZEL» [Zustand: vor ZEL]



32508\_29A\_250916\_Synthesplan\_verpackt

Abb. 133 Schema «MIV ohne Anschluss an ZEL» [Zustand: mit ZEL]



32508\_29A\_250822\_Synthesplan\_verpackt

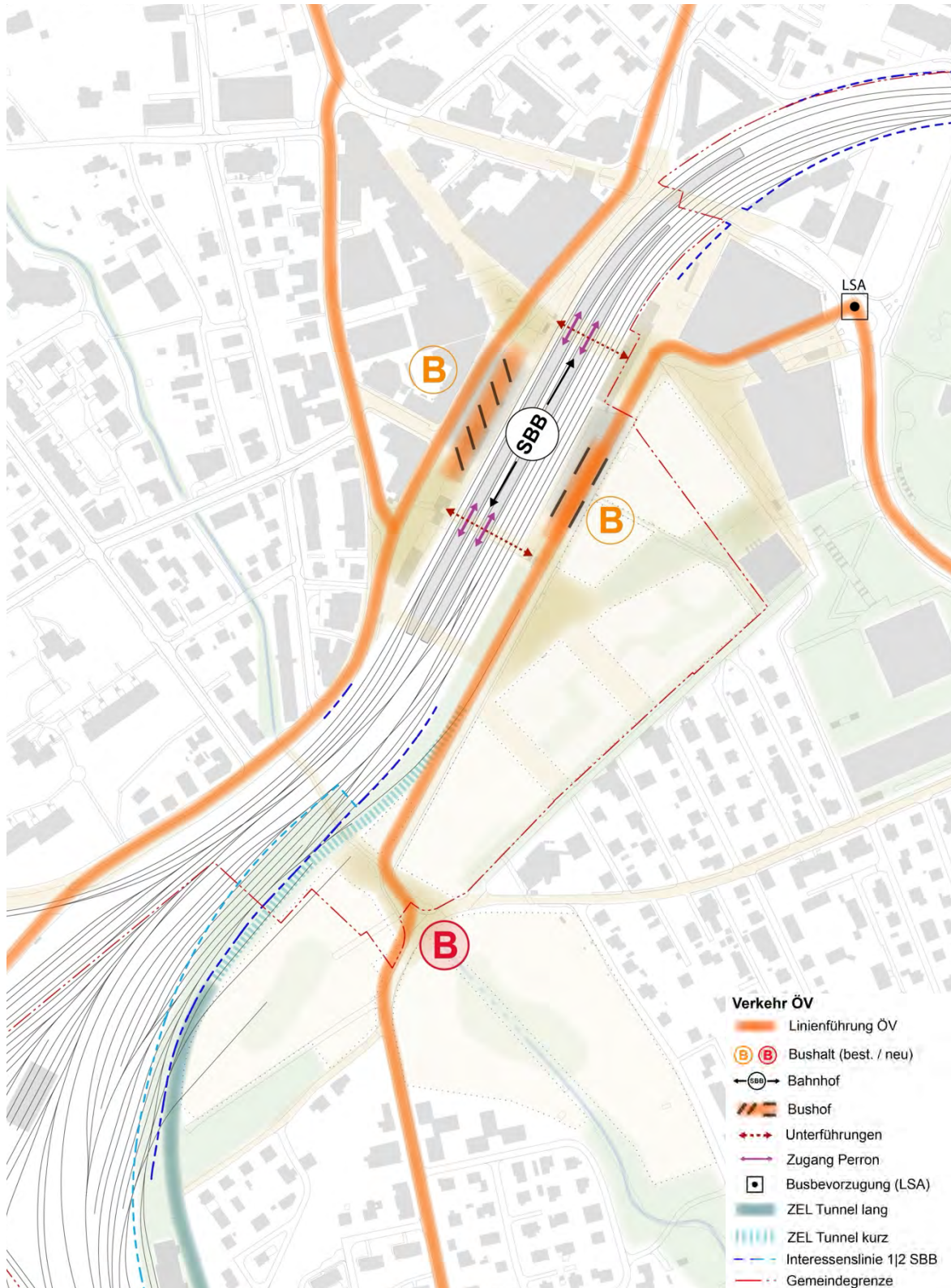
Abb. 134 Schema «MIV mit Anschluss an ZEL» [Zustand: mit ZEL]

**Empfehlungen: > MIV, Parkierung, Fahrten**

- Das durch die Entwicklung **induzierte Verkehrsaufkommen** kann über die Anzahl Parkplätze und deren Bewirtschaftung gesteuert werden.
- Der **Parkplatzbedarf soll gegenüber der BNO mit lage- und nutzungsspezifischen Faktoren** weiter reduziert werden. Es soll von autoarmen («Süssbach», «Gleisfeld») und in Teilen von autofreien (Teilgebiet «Hallen») Nutzungen ausgegangen werden. Ein oder mehrere arealspezifische Mobilitätskonzepte sind jeweils zu erarbeiten. Die quantitativen Vorgaben orientieren sich an jenen des Vorschlags vom Team «Salewski Nater Kretz».
- Die **Erschliessung des neuen Quartiers Stadtraum generiert Mehrverkehr**, könnte aber grundsätzlich über die bestehende Strasseninfrastruktur erfolgen. Ein Anschluss an die ZEL oder an die Südwestumfahrung würde die Reutenen- und die Klosterzelgstrasse von entwicklungsbedingtem Mehrverkehr schützen, bedingt jedoch flankierende Massnahmen (z.B. Sperrung für Durchgangsverkehr) um Durchgangsverkehr sowie allgemeinen Mehrverkehr aus den bestehenden Quartieren zu vermeiden.
- Ob mit einem **Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an die ZEL oder an die Südwestumfahrung** künftiger entwicklungsbedingter Mehrverkehr in den bestehenden Quartieren vermieden werden kann, wird im Nachgang zur Testplanung eingebettet in die übergeordneten räumlichen Zusammenhänge geprüft. Mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen kann ein Anschluss des neuen Quartiers Stadtraum an das übergeordnete Strassennetz, z.B. ZEL, die bestehenden Quartiere vor dem durch das neue Quartier Stadtraum generierten Verkehr schützen.
- Die **Belastbarkeit des bestehenden Quartierstrassennetzes** soll im Sinne einer angebotsorientierten Planung ermittelt werden, um die maximal verträgliche Verkehrsbelastung der einzelnen Strassen zu bestimmen. Ausserdem ist der zu erwartende Mehrverkehr gegenüber dem Ist-Zustand zu ermitteln und mit den Belastbarkeiten zu vergleichen. Daraus lassen sich Handlungsansätze für die Quartiererschliessung ableiten.
- Die **Knotenkapazität Bahnhofstrasse–Zürcherstrasse** soll vertieft untersucht werden, damit abgeschätzt werden kann, wieviel Mehrverkehr über den Knoten abgewickelt werden kann bzw. welche Massnahmen dazu notwendig sind.
- Das **entwicklungsbedingte Verkehrsaufkommen und die Parkierung sind für jede Etappe** aufzuzeigen, woraus ebenfalls etappierte Massnahmen abgeleitet werden können.
- Die **Industriestrasse im Bereich des Bushofs soll vom motorisierten Individualverkehr möglichst befreit** werden
- Die **Parkplätze sind in Sammelparkierungsanlagen** anzuordnen, um die Mehrfachnutzung zu unterstützen. Die Anlagen sind möglichst nahe am übergeordneten Strassennetz anzuordnen, um die Areale vor dem Verkehr zu schützen, und doch möglichst zentral für eine gute Zugänglichkeit. Ergänzend ist ein Parkierungsangebot auf dem Teilgebiet «Süssbach» zu ermöglichen (insbesondere wegen der etappierten Teilgebietsumsetzung), möglichst in bestehenden Untergeschossen.
- Die Machbarkeit der **Umnutzung des unterirdischen Rollenlagers zu einer Parkierungsanlage** soll vertieft untersucht werden, inkl. Kosten, auch für eine nicht automatisierte Anlage.



5.4.2 Öffentlicher Verkehr / öV



32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

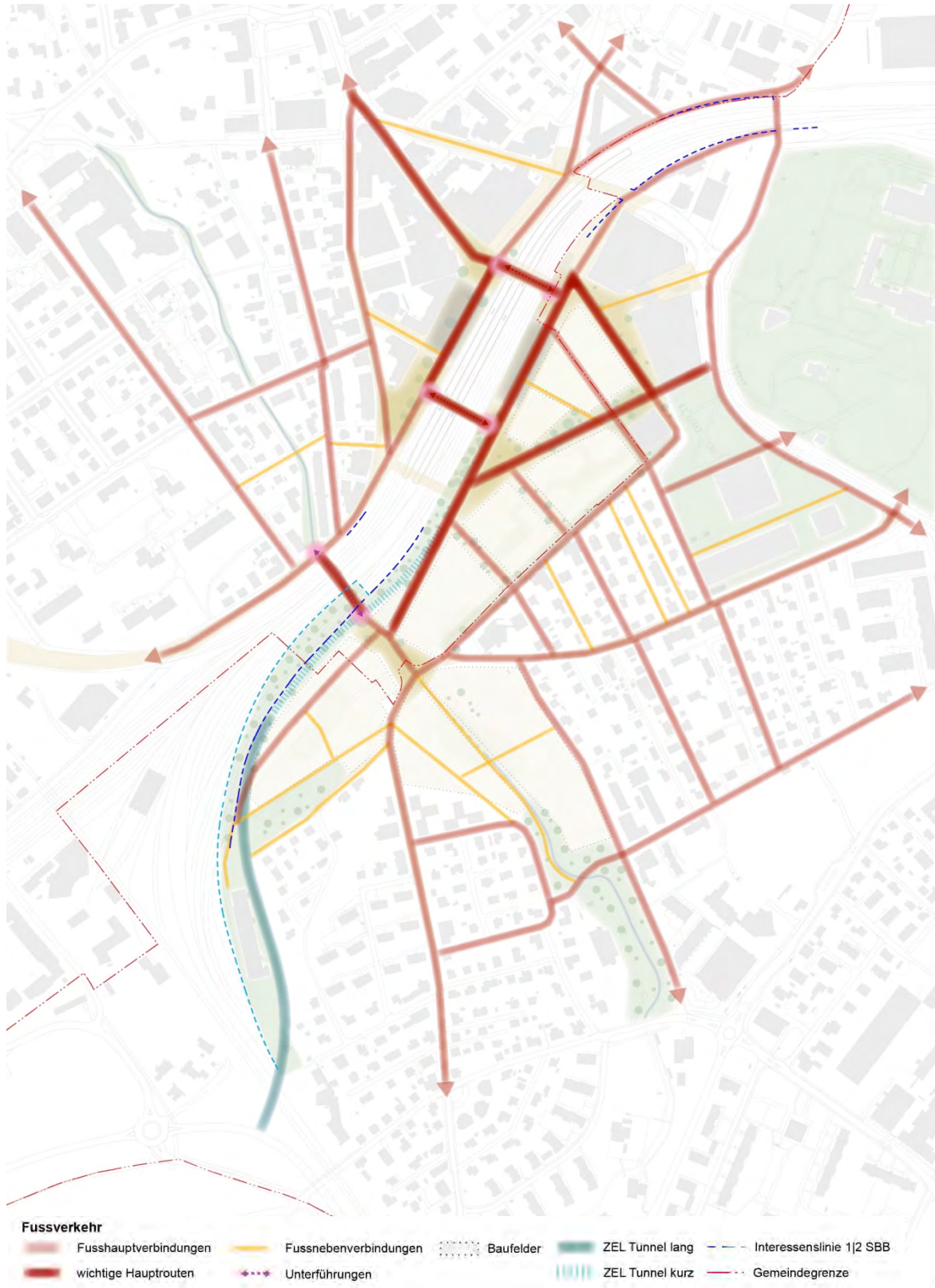
Abb. 135 Schema «Öffentlicher Verkehr öV»

**Empfehlungen: > öffentlicher Verkehr öV**

- Die **Bushöfe** werden als **zentrale Elemente** in die geplante Entwicklung **eingebettet** und **auf beiden Gleisseiten** bestehen bleiben, verbunden mit zwei Personenunterführungen mit Perronzugängen.
- Eine **neue Bushaltestelle** im unteren Teil der Reutenenstrasse soll die Feinerschliessung der Gebiete «Süssbach» und «Gleisfeld» ermöglichen.
- Die **Busbevorzugungsmassnahmen** sind insbesondere am Knoten Zürcherstrasse–Bahnhofstrasse zu vertiefen.
- Die **Zirkulations- und Aufenthaltsflächen** (insbesondere auf der Windischer Seite) sind aufgrund des erwarteten erhöhten Fahrgastaufkommens zu dimensionieren.
- Die **verträgliche Führung des Veloverkehrs** über den Bushof auf der Windischer Seite soll in weiteren Planungen untersucht und festgelegt werden. Eine **Entflechtung** ist anzustreben.
- Das **Stadtperron auf der Windischer Seite** ist weiterzuverfolgen.
- Die **mögliche Aufwertung und qualitative Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe** auf der Brugger Seite vor ZEL soll untersucht werden.
- Bei den **Bushöfen** soll eine **Raumsicherung für künftige Ausbauten** erfolgen.
- Planerisch-/strategische **Handlungsoptionen zur längerfristigen Stärkung des ÖV-Angebots** sind in einer nächsten Planungsphase zu untersuchen.



### 5.4.3 Fussverkehr

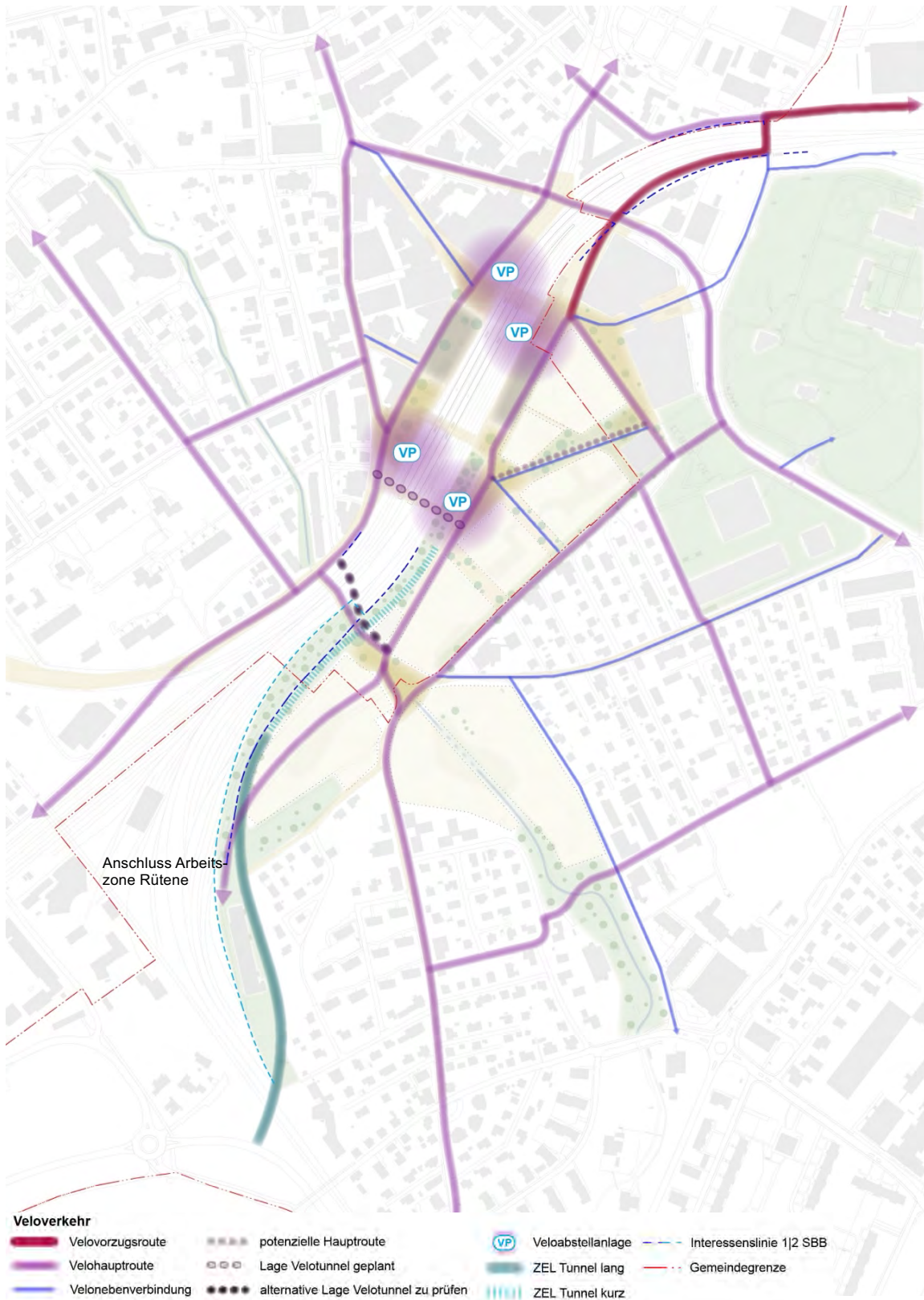


32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

Abb. 136 Schema «Fussverkehr»



### 5.4.4 Veloverkehr



32508\_29A\_250822\_Synthesepan\_verpackt

Abb. 137 Schema «Veloverkehr»



### Empfehlungen: > Fuss- und Veloverkehr

- Die **Campus-Passage** und die **weiteren Gleisquerungen** (Gaswerkstrasse, Zürcherstrasse nach ZEL, Personenunterführung Mitte, Velotunnel West, Süssbachunterführung) werden als **zentrale Elemente** in die geplante Entwicklung eingebettet.
- Die **Unterführungen unter den Gleisen** sollen **spezifiziert und auf spezifische Bedürfnisse** ausgerichtet werden:
  - Durchfahrender Veloverkehr: Dies betrifft die Gaswerkstrasse, die Zürcherstrasse (nach Realisierung ZEL) und den neuen Velotunnel bzw. PU Süssbach. Die genaue Lage ist abhängig von der Anbindung an die Velorouten und an das Veloparking; ausserdem ist die stadträumliche Integration der Rampen zu prüfen.
  - Bahnhofbezogener Fussverkehr: Dies betrifft die Campus-Passage und die Unterführung Mitte.
  - Durchgehender Fussverkehr: Dies betrifft die Campus-Passage, die Unterführung «Mitte» und die PU Süssbach.
  - Bahnhofbezogener Veloverkehr: Dieser fährt zu den Veloparkierungsanlagen an beiden Enden der Campus-Passage sowie zur Unterführung «Mitte» bzw. zum neuen Velotunnel.
- Die **Bereiche entlang der Gleise** und die Bushöfe sind prioritäre Räume für den Fuss- und Veloverkehr; es sind genügend Zirkulations- und Aufenthaltsflächen vorzusehen (aufgrund von Personenstromüberlegungen).
- **Unterführungen** sind für den Fuss- und den Veloverkehr dank geringerer Höhendifferenz und somit kürzerer Rampen vorteilhafter als Überführungen (dies gilt insbesondere für die Campus-Passage) und können besser im Stadtraum integriert werden.
- Die **Entflechtung der Verkehrsströme** soll besonders beim Campus-Platz und bei den Bushöfen in der weiteren Planung präzisiert und gewährleistet werden.
- Für die **unterirdische neue Veloverbindung** soll die genaue Lage bestätigt werden in Abhängigkeit zu den Anlagen SBB, zur Einbettung in das Routennetz, zum Anordnungsspielraum der Rampen und zur Lage der Veloparkings. Auch aus Sicht des Veloverkehrs ist eine Alternative zur Durchfahrt eines Bushofs resp. des Campus-Platzes sinnvoll und soll geprüft werden.
- In den Teilgebieten soll die **Durchlässigkeit für den Fussverkehr** gewährleistet und konkretisiert werden, insbesondere auch an der Unteren Klosterzelgstrasse über die Strasse hinweg.
- Der **Umgang mit den Schülerströmen** soll in der weiteren Planung geklärt werden (Kantonschule, FHNW).



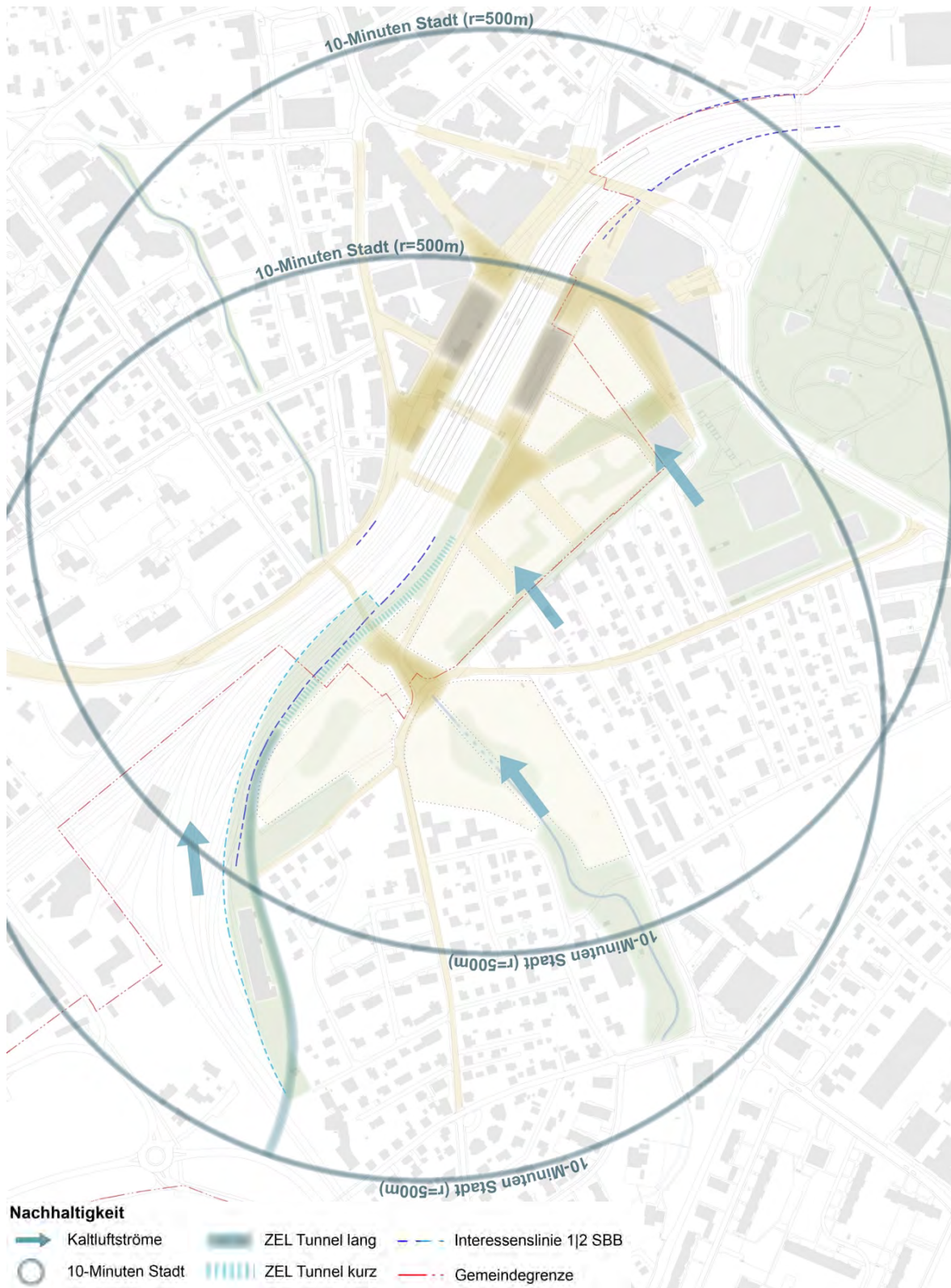
## 5.5 Schnittstelle SBB

### **Empfehlungen: > Schnittstelle SBB**

- Auf die Integration einer **Bahnüberführung mit Gleiszugang** wird **verzichtet**.
- Die **räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zum Freiverlad** und zu den Interessenslinien IL1/2 sind zu berücksichtigen.
- Die **Zugangsbauwerke** SBB sowie langfristig der Stadtperron auf Windischer Seite sind in die Stadtraumplanung zu integrieren.
- Die **Umweltthemen** (z.B. Bepflanzungsvorgaben, Lärmschutz/NIS/Erschütterungen) sind in der Weiterbearbeitung zu vertiefen.
- Der **Bushof auf Brugger Seite** soll im Zusammenspiel mit der Aarauerstrasse und dem Bahnperron gestaltet werden.
- Die Planung und Realisierung der Campus-Passage sollen möglichst frühzeitig erfolgen.



### 5.6 Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität



32508\_29A\_250822\_Synthesepan\_verpackt

Abb. 138 Schema «Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität»

**Empfehlungen: > Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität**

- Die **Prinzipien der 10-Minuten-Nachbarschaft**<sup>7</sup> sollen umgesetzt werden:
  - Es soll ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnenden zu Arbeitsplätzen und Studierenden (VZÄ) angestrebt werden: im Stadtraum ca. 1:1; im Gesamtperimeter ca. 2:1.
  - Alle wichtigen Orte und Angebote des täglichen Lebens sollen mit kurzen Wegen zu Fuss erreichbar sein.
  - Wohnen, Arbeiten und Freizeit sollen eng verflochten werden.
  - Namentlich in Bahnhofsnähe soll eine breite Nahversorgung vorgesehen werden.
  
- Der **Durchfluss der Kaltluftströmung** von Südsüdost soll bei der Gebäudesetzung sichergestellt werden.
  
- Die **CO<sub>2</sub>-arme Entwicklung** soll mit folgenden Massnahmen sichergestellt werden:
  - Es soll durchgängig eine nachhaltige, ökologische Bauweise mit kompakten Baukörpern, emissionsarmen Baustoffen und energieeffizientem Betrieb zur Anwendung kommen.
  - Der Bestand soll, wo möglich und sinnvoll, erhalten und in Wert gesetzt werden.
  - Es sollen Standort und Infrastruktur für Urban Mining vorgesehen werden.
  - Bei Neubauten sollen Untergeschosse möglichst minimiert werden.
  - Namentlich sollen Sammelgaragen möglichst in bestehenden Untergeschossen vorgesehen werden.
  - In frühen Phasen sollen temporäre Parkierungsmöglichkeiten auf ungenutzten Freiflächen angeboten werden.
  
- **Energie**
  - Die solaren Potenziale (PV und Solarthermie) sowie die geothermischen Potenziale (Grundwasser, Erdwärmesonden) sollen bestmöglich genutzt werden.

---

<sup>7</sup> Merkmale des Ansatzes der 10-Minuten-Nachbarschaft: a) alle wichtigen Orte und Angebote des täglichen Lebens sind innerhalb von max. 10 Minuten zu Fuss erreichbar bzw. liegen in max. 500m Distanz liegen; b) Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind eng verflochten, so dass die Verkehrsbelastung tief gehalten und die Lebensqualität gesteigert werden kann.



### 5.7 Sozialraum/Nutzungen



32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

Abb. 139 Schemaplan «Erdgeschossnutzungen»



32508\_29A\_250822\_Syntheseplan\_verpackt

Abb. 140 Schemaplan «Regelgeschossnutzungen»



### Empfehlungen: > Sozialraum, Nutzungen

- Aufgrund des **langen Entwicklungshorizonts** soll die **Nutzungsflexibilität** gesichert werden.
- Für **jedes Teilgebiet** soll ein **Zielbild inklusive eines Alleinstellungsmerkmals** skizziert werden; die Baufelder sollen als **«Identitätseinheiten»** konzipiert werden:
  - Teilgebiet «Hallen»:
    - Nutzungsmischung, bestehend aus Gewerbe in Kombination mit urbanem Wohnen;
    - Gebäudevolumina primär auf Büroflächen ausrichten;
    - Strassen- und Freiräume auf breite Zielgruppen und Nutzungsformen ausrichten;
    - relevante Mindestfläche und/oder eine Bandbreite für den Anteil Gewerbe festlegen.
  - Teilgebiet «Süssbach»:
    - hohen Wohnanteil ermöglichen, hohe Wohnqualität sicherstellen;
    - eher kleinteilige Nutzungen ermöglichen, die sich für Mischnutzung oder als Gewerbebausteine für kleinere Unternehmen eignen;
    - Strassen- und Freiräume explizit auf Wohnen ausrichten;
    - moderate Mindestfläche und/oder Bandbreite Anteil Gewerbe festlegen.
  - Teilgebiet «Gleisfeld»:
    - einen Wohnanteil ermöglichen, eine angemessene Wohnqualität sicherstellen;
    - die zweite Bautiefe gleisabgewandt auf einen höheren Wohnanteil ausrichten;
    - Strassen- und Freiräume auf eine Wohnnutzung, die auch Aufenthaltsqualität für die Gewerbenutzung bietet, ausrichten;
    - eine moderate Mindestfläche und/oder eine Bandbreite für den Anteil Gewerbe festlegen.
- Die **öffentlichen Strassen-/Freiräume** sollen mit einem **transformativen Ansatz** auf die erwünschten kleinräumigen Qualitäten und vorgesehenen Nutzungen je Gebiet entwickelt werden.
- Für jedes Teilgebiet soll eine **impulsgebende Nutzung** gefunden werden, die zur Identitätsstiftung, Vernetzung und/oder Quartierentwicklung beiträgt, z. B. Schule, Bildung, Innovationshub.<sup>8</sup>
- Bei der **Definition der Erdgeschossnutzungen** sind Schwerpunkte zu setzen:
  - In den Pioniergassen soll die subjektive Sicherheit mit kleinmasstäblichen Sockelzonen, funktionalen Vorzonen, Begrünung und Möblierung des Strassenraums erhöht werden.
  - Der Kabelwerkplatz soll über punktuelle nach aussen wirkende Erdgeschossnutzungen sowie eine aufenthaltsfreundliche Platzgestaltung belebt werden.
  - In den Teilgebieten «Süssbach» und «Gleisfeld» soll der Fokus bei den Erdgeschossen auf quartierorientierte Nutzungen gesetzt werden.
- Die **Baufelder** sollen als **«Identitätseinheiten»** konzipiert werden mit der Skizzierung eines Zielbilds und jeweiligem Alleinstellungsmerkmal.
- **Zielvereinbarungen zwischen den Gemeinden und den Grundeigentümern** sollen erstellt werden, mit qualitativen Aussagen zu den erwünschten Identitäten, Nutzungen, Qualitäten und Zeithorizonten als Grundlage für den Transformationsprozess.

<sup>8</sup> Vgl. Liste Standortförderung, Programm Kap. 6.1.7; vgl. Arbeitsgrundlage «A2.6 Grundlagendokumente Nutzungen, Interessen Dritter».



### 5.8 Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit



32508\_29A\_250822\_Synthesplan\_verpackt

Abb. 141 Schema «Spezifische Quartiere»

**Empfehlungen: > Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit**

- Die **Wahrung von Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit** wird mit der Entwicklung individueller und solider Business-Cases insbesondere bei den gewerblichen und kommerziellen Flächen gewährleistet.
- Die **Stärkung der Charakterbildung und Diversifizierung** wird mit dem Ausbilden spezifischer Quartiere auf Grundlage der vorhandenen Qualitäten und Potenziale sichergestellt.
- Die **Zukunftsfähigkeit/-offenheit wird sichergestellt** durch nutzungsflexible und während der weiteren Planung adaptierbare Strukturen.
- Der **Entwicklungsspielraum für bestehende Nutzungen wird bewahrt** und die effektive Nachfrage sowie die effektiven Bedürfnisse werden im weiteren Prozess geprüft (z.B. Archäologie, Fachhochschule).
- Es werden folgende **Quartieridentitäten** vorgeschlagen:
  - «Campus-Quartier»: Ein urbanes Zentrum für Wohnen, Arbeiten und Bildung mit guter Vernetzung. Die diagonale Achse verbessert die Orientierung, Halle 14 ermöglicht dank flexibler Bauweise vielseitige Nutzungen. Neue Hochpunkte wie der Centurion Tower prägen das Quartier.
  - «Hallen-Areal» der Kabelwerke: Zentrales Bindeglied zwischen Quartier Bahnhof und Kabelwerkplatz mit offenen Strukturen für Freiräume / (z. B. Pionierpassagen) und Durchwegungen.
  - «Wohnen im Grünen»: Wohnatmosphäre mit Durchwohnen bis ins Erdgeschoss und grosszügigen Grünräumen.
  - «Süssbach-Quartier»: Lebendiges Wohnquartier mit durchmischter Nutzung und Schwerpunkt Wohnen. Erdgeschosse kombinieren Wohnen und Arbeiten.



## 5.9 Schrittweise Transformation



32508\_29A\_250620\_E1.png  
32508\_29A\_250620\_E2.png  
32508\_29A\_250620\_E3.png

Abb. 142 Links: «Etappierung/Module\_1; TG Landi/Tower»

Abb. 143 Mitte: «Etappierung/Module\_2; TG Süssbach»

Abb. 144 Rechts: «Etappierung/Module\_3; TG Hallen»



32508\_29A\_250620\_E4.png  
32508\_29A\_250620\_E5.png  
32508\_29A\_250620\_E6.png

Abb. 145 Links: «Etappierung/Module\_4; Baustelle ZEL»

Abb. 146 Mitte: «Etappierung/Module\_5; TG Gleisfeld»

Abb. 147 Rechts: «Etappierung/Module\_6; Streifen nach SBB IL 2»

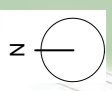
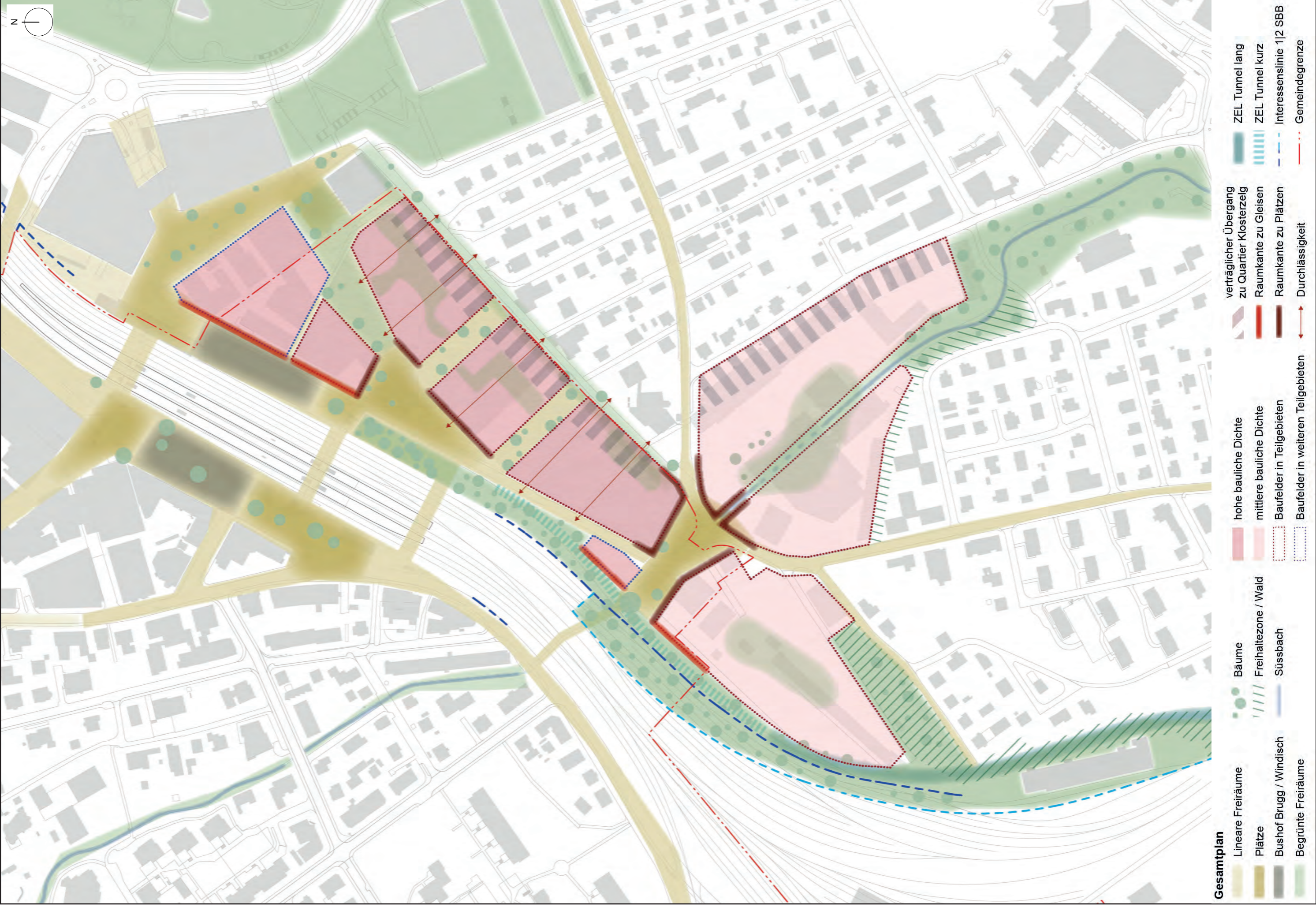
### Empfehlungen: > Schrittweise Transformation

- Die Teilschritte sind als **stimmige, unabhängig realisierbare Module** vorzusehen.
- Zu Beginn der Entwicklung sind **niederschwellige Initialnutzungen** zu integrieren. Während der Transformation sind **Zwischennutzungen** zu realisieren und Möglichkeiten der Aktivierung und An eignung zu schaffen.
- Die **Etappierung** ist **in allen Themenfeldern mitzudenken** (z.B. Mobilität/Verkehr, Parkierung, immobilienökonomische Sicht, Ressourcenschonung). Der Baustellenbetrieb während der Umsetzung ist als Projektbestandteil mitzuplanen.



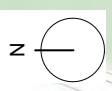
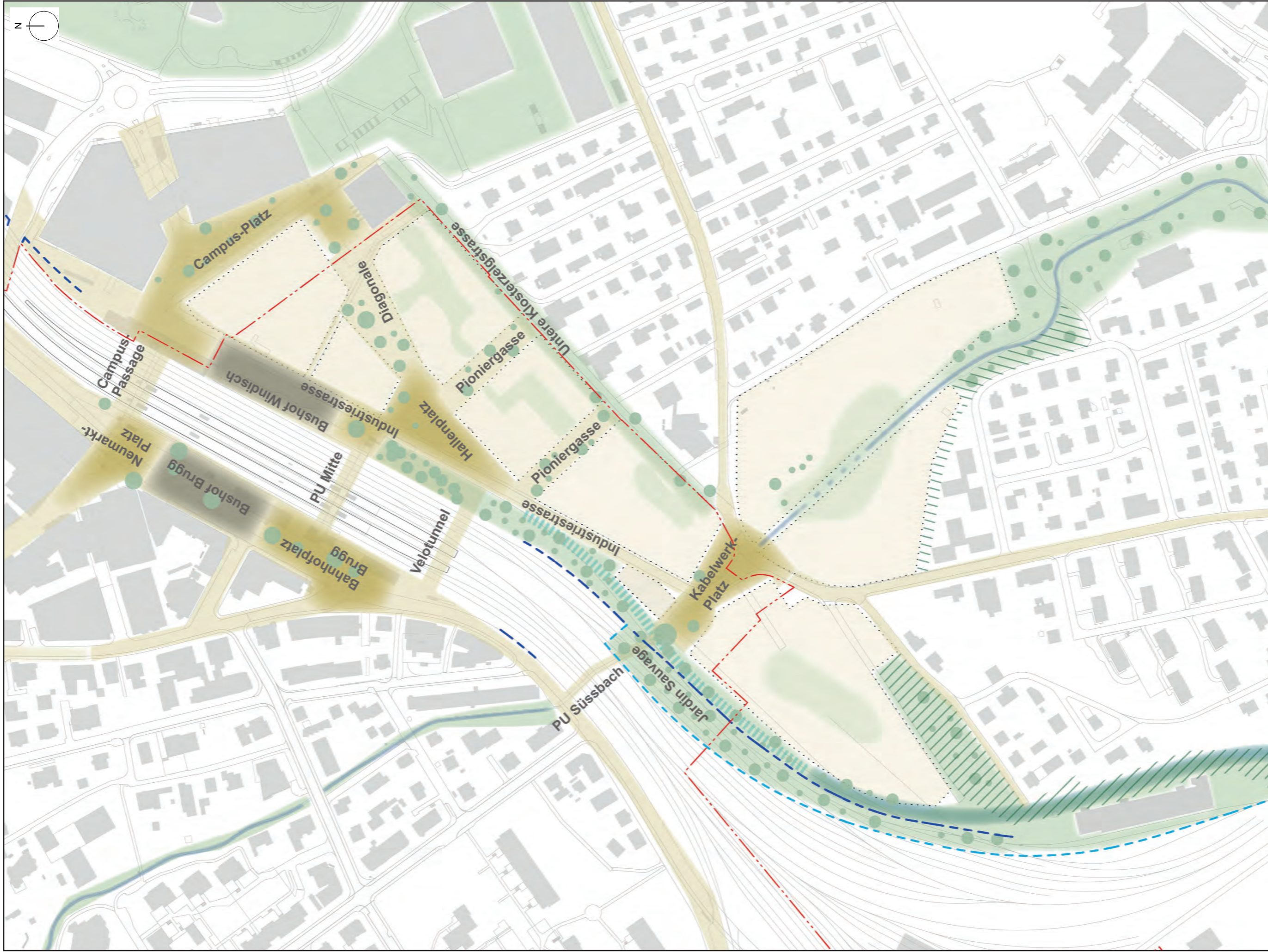
## 5.10 Übersichtsplan





**Gesamtplan**

- Lineare Freiräume
- Plätze
- Bushof Brugg / Windisch
- Begrünte Freiräume
- Bäume
- Freihaltezone / Wald
- Süssbach
- hohe bauliche Dichte
- mittlere bauliche Dichte
- Baufelder in Teilgebieten
- Baufelder in weiteren Teilgebieten
- verträglicher Übergang zu Quartier Klosterzelg
- Raumkante zu Gleisen
- Raumkante zu Plätzen
- Durchlässigkeit
- ZEL Tunnel lang
- ZEL Tunnel kurz
- Interessenslinie 1/2 SBB
- Gemeindegrenze



**Freiraum**

- Lineare Freiräume
- Plätze
- Bushof Brugg / Windisch
- Begrünte Freiräume
- Baufelder
- Bäume
- Freihaltezone / Wald
- ZEL Tunnel lang
- ZEL Tunnel kurz
- Süssbach
- Interessenslinie 1/2 SBB
- Gemeindegrenze



## 6 AUSBLICK

Vertiefungsbedarf    Langfristiges Ziel ist es, die Entwicklungsziele im Planungsinstrument festzuschreiben. Im Anschluss an die Testplanung sind zu diesem Zweck folgende Schritte vorgesehen.



## 6.1 Zielbild

**Zielbild** Die Erkenntnisse aus der Testplanung dienen als Grundlage für die folgenden Planungsinstrumente.

Vor dem Einstieg in die Erstellung der folgenden Planungsinstrumente soll ein von allen Akteuren getragenes Ergebnis vorliegen, die verbleibenden offenen Fragen und zu vertiefenden Punkte sollen aufgezeigt und die erforderlichen Entscheide gefällt sein.

Das seitens der Projektpartner konsolidierte Zielbild dient als Grundlage für den regionalen Sachplan rSP.<sup>9</sup>

### 6.1.1 Einbezug Planungsteam

**Einbezug Planungsteam** Gemäss Einschätzung des Beurteilungsgremiums steht hinsichtlich nächster Schritte in vielen Belangen der Beitrag vom **Team Salewski Nater Kretz** im Vordergrund. Das Team erscheint am geeignetsten für die Unterstützung im weiteren Prozess (kompetentes, breitaufgestelltes Team, grosses Potenzial; stringenter Ansatz mit zweckmässiger Flexibilität).

### 6.1.2 Planungsinstrument [Regionaler Sachplan]

**Regionaler Sachplan** Als Grundlage der für die Gebietstransformation erforderlichen Anpassung der rechtskräftigen Zonierung (vgl. BNO Windisch § 23 Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26 Abs. 5) soll ein regionaler Sachplan (rSP) gemäss BauG § 12a dienen.

Beim regionaler Sachplan (rSP) gemäss BauG § 12a handelt es sich um ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches im Sinne des gemäss BNO (vgl. BNO Windisch § 23, Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26 Abs. 5) vorgesehenen behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplans Anwendung finden soll. Auch mit dem regionalen Sachplan ist ff. eine grundeigentümerverbindliche Umsetzung im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung erforderlich.

Der rSP ist ein formelles Planungsinstrument<sup>10</sup> des kantonalen Rechts, das sowohl für die Gemeinden (überkommunal) als auch für den Kanton verbindlich ist.

<sup>9</sup> Erst der regionale Sachplan rSP wird vom Kanton und dessen Fachstellen abschliessend geprüft und bewilligt.

<sup>10</sup> In der Zielbildkonsolidierung sollen die künftigen Inhalte des rSP ausgelotet werden.

6.2 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung<sup>11</sup>

Nr.	Thema	Beschreibung	Federführung	Termin	Produkt
1	<b>Zielbild</b>	Beleuchtung / Konsolidierung	<b>GebM</b>		
		Konsolidierung der Projektpartner	GebM mit Eigentümern	vor rSP	konsolidiertes Zielbild
		<b>Ausloten Festlegungen rSP für Zielbildkonsolidierung</b>	<b>Gemeinden</b>	<b>parallel zu Zielbild</b>	<b>Skizze rSP</b>
		<b>Koordination mit Entwicklungsrichtplan «Vision Mitte»</b>	<b>Gemeinden</b>	<b>parallel zu Zielbild</b>	<b>Auslegung</b>
	<b>Mobilität</b>	<b>GVK Raum Brugg – Windisch mit ZEL</b> Definition der Tunnellänge (Richtplanfestsetzung / Tunnelverlängerung um 300 m)	Kanton / Gemeinde	u.a. Abstimmung mit Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten	
2	<b>Quartiererschliessung</b> Mobilitätsverhalten im Raum	<b>Klärung Rahmenbedingungen</b>	<b>Gem. Windisch</b>	<b>zeitnah</b>	
		<b>Chancen/Risiken Quartieranschluss an Zentrumsentlastung ZEL:</b> – Auswirkungen mit/ohne Quartieranschluss ZEL überprüfen (grossräumige Betrachtung über Projektierungsperimeter hinaus) – Ermittlung Parkplatzbedarf in Abhängigkeit zu den Nutzungen	<b>Verkehrsplaner mit Eigentümern, Gemeinden, Kanton</b>	<b>bis Nov. 2025</b>	<b>Entscheid</b>
3	<b>Nutzungen</b>	Sondierung	Eigentümer		
		Konkretisierung Nutzungsziele; Ermittlung Interessen Dritter; Fokus: Ankermieter	Eigentümer/-innen mit Dritten	nach Bedarf / langfristig	Nutzungskonzept
4	<b>Planungsrecht</b>	<u>Option:</u> Übersicht Anpassungsbedarfe planungsrechtliche Grundlagen	GebM; Gemeinden	parallel zu Zielbild	Instrumentenfächer, Prozessschiene
5	<b>Infrastruktur</b>	Konkretisierung Zugangsbauwerke für Personenunterführungen	SBB	offen	laufende Vorstudie
		Zugangsbauwerke/Rampen Velotunnel	Gemeinde	offen	Zweckmässigkeitsstudie

Tab. 2 Empfehlungen Weiterbearbeitung

<sup>11</sup> Abkürzungen: GebM: Gebietsmanagement; rSP: regionaler Sachplan; ZEL: Zentrumsentlastung; ESP: Entwicklungsschwerpunkt; kt RP: Kantonaler Richtplan



### 6.3 Ausblick planungsrechtliche Umsetzung

#### 6.3.1 Instrumentenfächer

Für die Umsetzung der Gebietstransformation sind folgende Planungsinstrumente geplant:

Instrument	Beschreibung	Zeithorizont
Zielbild	Konsolidierung durch Projektpartner/-innen	bis Q1 2026
rSP	Erarbeitung regionaler Sachplan durch Gemeinden	ab Q3 2026
Grundordnung	Anpassung Arbeitszone Kabelwerke durch Gemeinden (vgl. BNO Windisch § 23 Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26, Abs. 5)	noch offen ab ca. 2028/2029
Planungsinstrumente Grundeigentümer / GP	Erarbeitung Gestaltungspläne durch Eigentümer/-innen (vgl. BNO Windisch § 23 Abs. 6: Der Gemeinderat/Stadtrat erlässt für die Umsetzung der Umstrukturierung Gestaltungspläne)	noch offen

Tab. 3 Instrumentenfächer

#### 6.3.2 Abhängigkeiten/Prozess

Die zeitliche Abfolge der Planungsschritte ist abhängig von den noch offenen Entscheiden und den effektiven Zeitbedarfen pro Planungsschritt.

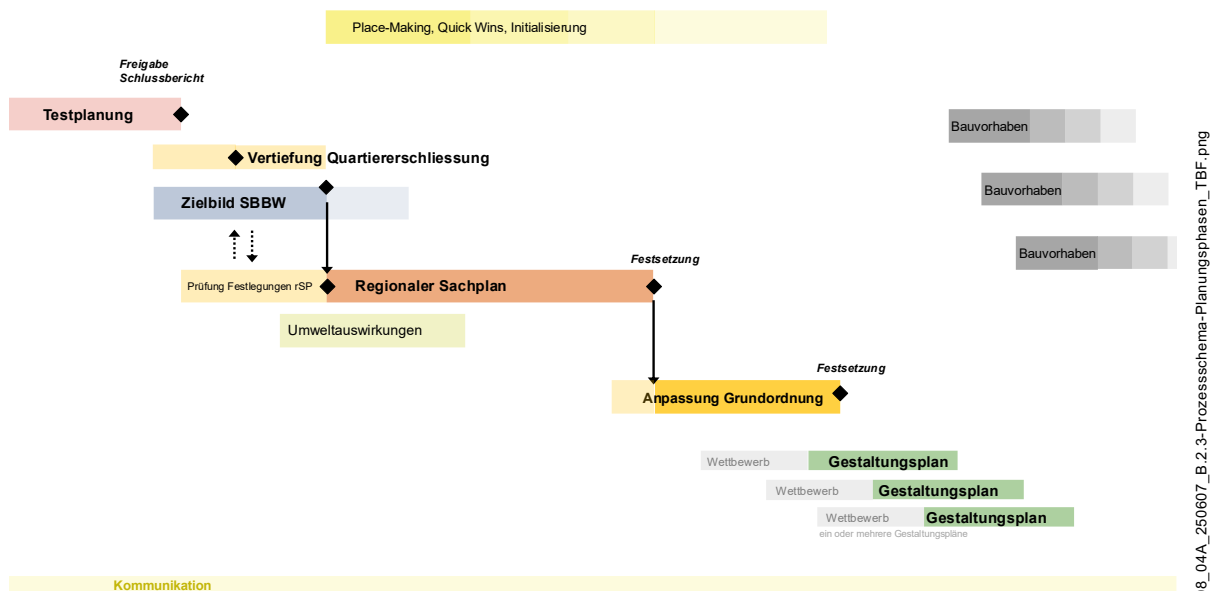


Abb. 148 Ablaufschema



## 7 GENEHMIGUNG

Genehmigung Der Bericht wurde vom Beurteilungsgremium am 31.8.2025 genehmigt und von der Projektsteuerung PS am 10.9.2025 freigegeben.

Das Beurteilungsgremium (stimmberechtigt):

Manuel Scholl

Anne Kaestle

Jan Stadelmann

Aline Renard

Michael Mettler

Joëlle Zimmerli

Andreas Bleisch

Katrin Oser

Roland Schneider

Daniela Nay

Samira Neuse

Eliane Jeanneret

Urs Bollhalder

Thorsten Busch