

GEBIETSENTWICKLUNG STADTRAUM BAHNHOF BRUGG WINDISCH

Synthese der Projektpartner

Die Synthese der Projektpartner wurde auf Basis des Schlussberichts der Testplanung (Kapitel 5 «Empfehlungen») im Rahmen von drei Workshops am 18. September, am 22. Oktober 2025 und am 28. Januar 2026 von allen Projektpartnern gemeinsam erarbeitet. Die im Schlussbericht formulierten Empfehlungen wurden so angepasst, dass sie eine konsolidierte Haltung aller Projektpartner wiedergeben. Änderungen gegenüber dem Schlussbericht sind entsprechend markiert ([Text neu](#) / ~~Text gestrichen~~).

Vertretungen Projektpartner

- Gemeinde Windisch: Roland Schneider
- Stadt Brugg: Daniela Nay, Dominic Church
- BRUGG Real Estate: Thorsten Busch, Urs Bollhalder, Yannick Schibli
- Kanton Aargau: Katrin Oser (BVU-ARE), Hanna Jäggi (BVU-ARE), Dominik Kramer (BVU-AVK), Christoph Reinecke (DVI-SF)
- SBB: Theodora Papamichail (SBB Immobilien), Eliane Jeanneret (SBB Infrastruktur)

Weitere Mitwirkende

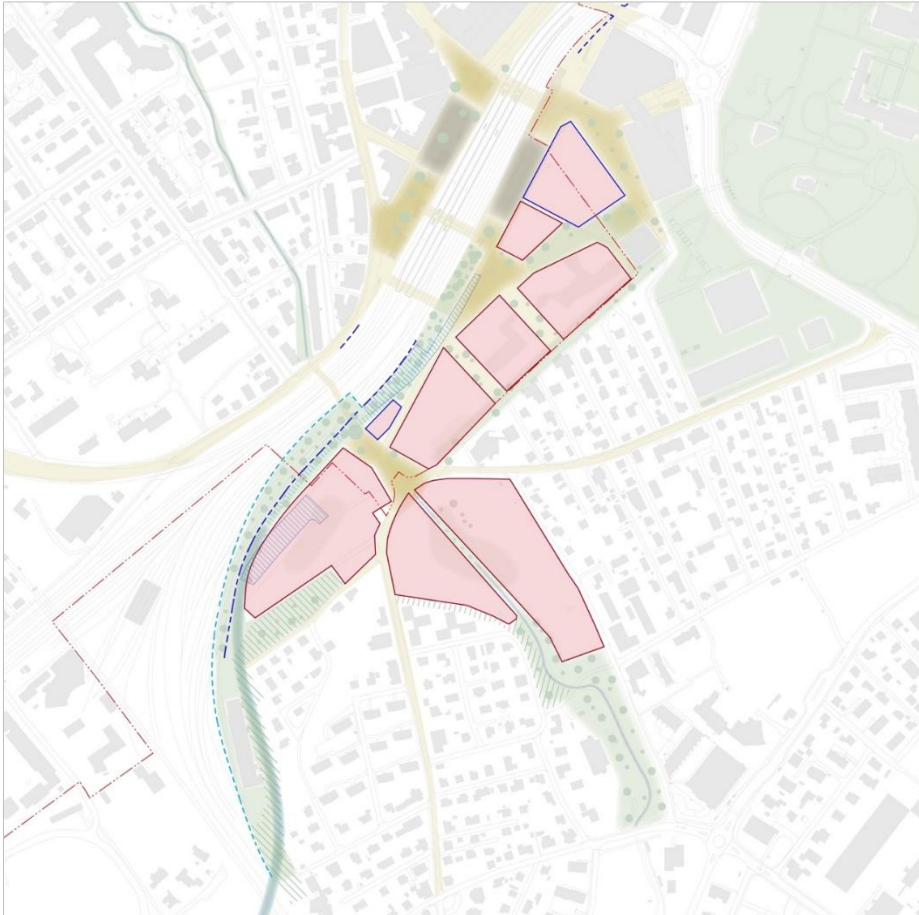
- Manuel Scholl (AGPS Architecture; Vorsitz Beurteilungsgremium Testplanung)
- Richard Zickermann, Isabel Ammann, Primo Flood (TBF + Partner AG; Externe Gesamtleitung)

Genehmigung durch PS am: 26. Februar 2026

5.2 Städtebau / Architektur

5.2.1 Städtische Räume, Baufelder

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Baufelder

 Baufelder in Teilgebieten	 Freihaltezone / Wald	 ZEL Tunnel lang	 Interessenslinie 1 2 SBB
 Baufelder in weiteren Teilgebieten	 Freierlad	 ZEL Tunnel kurz	 Gemeindegrenze

Abbildung 1 Schema «Baufelder» (Endzustand/Vollausbau); Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. 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.
2. Es werden **grosszügige Baubereiche (Baufelder BF)** ausgeschieden. Die Kohärenz innerhalb der Teilgebiete ist zu gewährleisten, mit einer Flexibilität für Anpassungen der Nutzungen und Typologien.
3. Die **Verlegung der ZEL-Linienführung zur IL1/Gleiskante soll sofern möglich** gesichert werden. Die Definition der Teilgebiete und der Baufelder entlang der Gleiskante ist unabhängig von Folgeentscheiden zu ermöglichen.
4. Die **Variante «Tunnel lang»** (Tunnelverlängerung um 300 m gegenüber der Richtplanfestsetzung) wird empfohlen **und wurde in der Testplanung städtebaulich begründet**. Der Umgang mit der Richtplanfestsetzung in Verbindung mit dem Projekt Aufeld-Aegerten ist noch zu klären. Die positiven Effekte auf die Qualität von Bauten, Freiräumen und Nutzungen, welche durch den grösseren Anordnungsspielraum eröffnet, werden können, sollen ermöglicht und genutzt werden.
5. Die **Dimensionierung der Baufelder** soll ohne Widersprüche zum Bestand und in Anlehnung an den Ergebnisplan des Planungsteams «Salewski Nater Kretz» erfolgen.

Kommentar

Vorbehalt: Klärung Lage Hallenplatz, Breite Diagonale und Lage Hochpunkt Flex im Rahmen des rSP

Vorbehalt: Klärung im Rahmen des rSP

5.2.2 Bauliche Dichte

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung

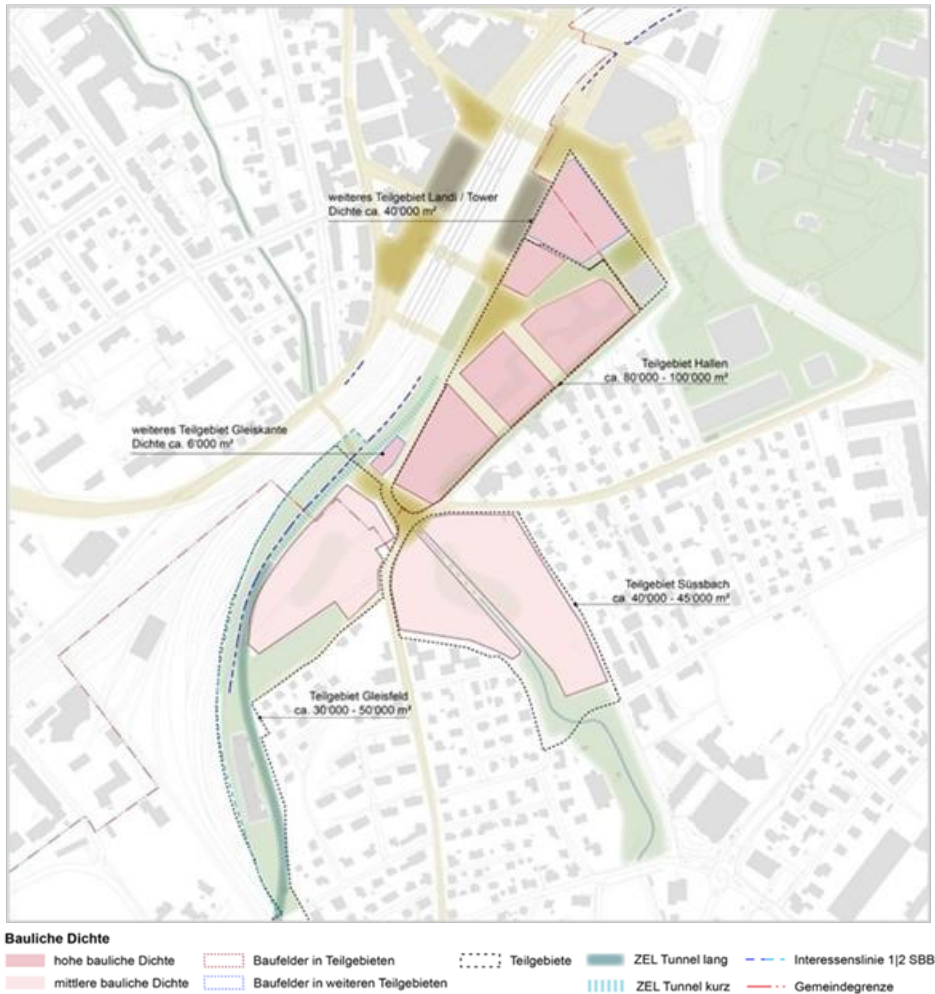


Abbildung 2 Schemaplan «Bauliche Dichte»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. Eine **hohe bauliche** Dichte in Bahnhofsnähe an zentraler Lage ist sinnvoll und soll ermöglicht werden.
 - Gesamtperimeter: 150'000–180'000 m² GF oi;
 - inkl. weitere Teilgebiete: 215'000–225'000 m² GF oi.
2. 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.
3. 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 m² GFoi];
 - Teilgebiet «Süssbach»: mittlere Dichte [ca. 40'000–45'000 m² GFoi];
 - Teilgebiet «Gleisfeld»: mittlere Dichte [ca. 30'000–50'000 m² GFoi].
 - Weiteres Teilgebiet «Gleiskante»: hohe Dichte [ca. 6'000 m² GFoi].
 - Weiteres Teilgebiet «Landi/Tower»: hohe Dichte [ca. 40'000 m² GFoi].

Kommentar

Gestrichen, da es auf dieser Flughöhe zu konkret ist.

- Die **bauliche** Dichte pro Teilgebiet ist abhängig vom effektiven Nutzungsmix (resp. von den Anteilen Wohnen/Nicht-Wohnen). **Zum Beispiel höhere bauliche Dichte bei Arbeitsnutzungen und geringere bauliche Dichte bei Wohnnutzungen.**

Nutzungen für alle Teilgebiete (und ggf. Folgen für die Anpassung zur Geschossfläche) sind im Rahmen des rSP zu konkretisieren.

5.2.3 Höhenentwicklung

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 3 Schemaplan «Höhenentwicklung»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. **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.
2. Die **prägnante Kante zum Gleisraum** mit Gebäudehöhen bis zu 60 m wird als städtebaulich sinnvoll erachtet, schafft Flexibilität in der Anordnung der Gebäude und ermöglicht eine Verringerung des Fussabdrucks (haushälterischer Umgang mit dem Boden).
3. ~~Die Kanten an den wichtigen Platzräumen sollen entsprechend ihrer besonderen städtebaulichen Bedeutung definiert werden.~~ Um herausragende stadträumliche Qualitäten sicherzustellen, gelten in ~~diesen Bereichen~~ den Kanten an den wichtigen Platzräumen erhöhte Anforderungen an Massstäblichkeit, Proportionen und Übergänge ~~von öffentlichen zu privaten Bereichen~~. Dabei ist die Volumetrie der einzelnen Baukörper auch im Zusammenhang mit ihrer Programmierung, insbesondere im Erdgeschoss, zu entwickeln.
4. Der **verträgliche Übergang zum Quartier Klosterzelg** ist sicherzustellen, insbesondere mit einer geeigneten Höhenstaffelung (Gebäudehöhen von max. 23 m über Strassenniveau Industriestrasse) und der Ausbildung eines angemessenen Gegenübers im Strassenprofil.

Kommentar

Die effektive Höhenkote ist im Rahmen des rSP zu validieren.

5.2.4 Typologien / Volumina

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung

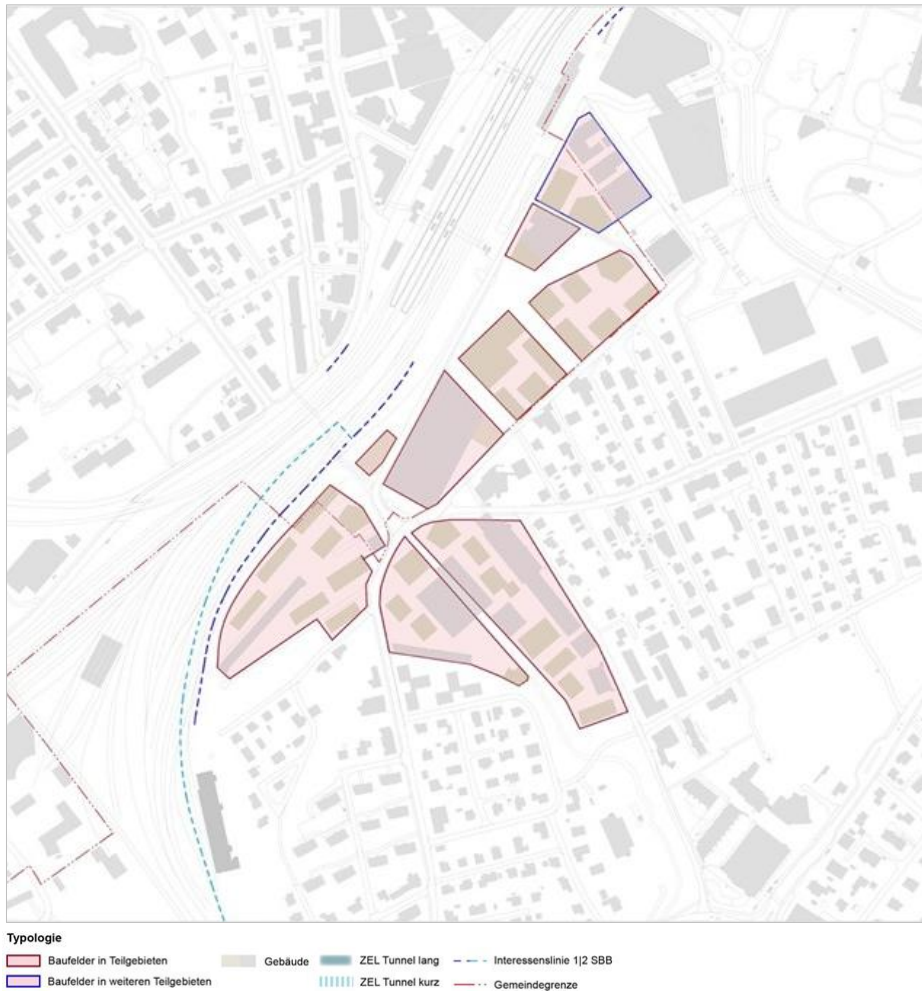


Abbildung 4 Schemaplan «Typologien»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. 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.
2. Innerhalb der Teilgebiete ist eine **Kohärenz der Typologien** anzustreben.
 - Die Volumetrie der einzelnen Baukörper soll aufgrund ihrer Programmierung und anhand von Nachhaltigkeitskriterien entwickelt werden.
3. Die zukunftsfähige 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 jeweils abgestimmt auf die spezifischen Quartieridentitäten umzusetzen. mit Schwerpunkt im Teilgebiet «Hallen», aber auch in den übrigen Teilgebieten.
4. In der weiteren Planung können **präzisierende Festlegungen für einzelne Typologien** innerhalb der Teilgebiete, insbesondere im Zusammenhang mit den Raumkanten erfolgen.
5. **Alle** Strukturen sollen für eine allfällige **spätere Umnutzung** adaptierbar sein.

Kommentar

5.2.5 Identität / Umgang mit dem Bestand

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 5 Schemaplan «Umgang mit dem Bestand»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. Der **sorgfältige Umgang** mit dem Bestand ist zu pflegen und sicherzustellen.
2. **Die Wahrung eines relevanten Anteils an Bestandesbauten für die Identitätsstiftung** ist **anzustreben zu gewährleisten**. In allen Teilgebieten ist ein sinnvolles Mass an bestehenden Strukturen zu bewahren.
3. 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~~).
4. ~~Die Idee des Urban Mining soll (wo sinnvoll) als lokale Baustoffquelle weiterverfolgt und umgesetzt werden.~~
5. Der **Zusammenhang von Grauer Energie und Bestandserhalt** als wichtiges Nachhaltigkeitskriterium soll berücksichtigt werden.
6. Die **Umnutzung** des unterirdischen Rollenlagers (z.B. als Parkgarage) kann vorgesehen werden.
7. ~~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.~~

Aufgrund der öffentlichen Schutzinteressen und Pflichten der SBB ex lege NHG zum Schutz und zur Schonung der bedeutenden Bauten und Anlagen sind die betroffenen Projektpartner (SBB Immobilien, SBB Infrastruktur, Kanton Aargau, Gemeinde Windisch) angehalten, das historische Magazingebäude im Grundsatz zu schonen. Eine Weiterentwicklung ist denkbar.

Kommentar

Ist in Kapitel 5.6.1, Nachhaltigkeit enthalten

Wenn den Schutzinteressen wichtige und übergeordnete Nutzungsinteressen gegenüberstehen, müssen die Planenden in allen SIA-Phasen phasengerecht und in geeigneten Verfahren die schonendste Standort- und Konzeptvariante ermitteln. Im Rahmen der Testplanung zeigte sich, dass alle drei Teams das historische Magazingebäude erhalten haben.

Im Verfahrensschritt vom rSP soll das übergeordnete Interesse stufengerecht geprüft werden.

5.3 Freiraum / Stadtklima

5.3.1 Freiraum / Stadtklima

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 6 Schema «Freiraum/Stadtklima»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

- 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 **sowie verkehrstechnisches** 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 (Fusshauptverbindungen und wichtige Haupttrouten gem. Plan Fussverkehr)** sind durchgängig zu sichern und attraktiv zu realisieren.
 - Gute Auffindbarkeit und Übersichtlichkeit.

Kommentar

Die genaue Verortung wird im Rahmen des rSP definiert

- Orientierung der Gebäude, insbesondere Erdgeschoss-Nutzungen, zu den Verbindungen hin, Adressierung entlang Verbindungen.
4. Eine **intensive Begrünung der Freiräume**, insbesondere die Etablierung eines alterungsfähigen Baumbestands, ist zu gewährleisten. [Entlang der Bahn sind die Bepflanzungsvorgaben der SBB zu berücksichtigen.](#)
 5. **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~~. [Dies kann auch auf, an und in Gebäuden erfolgen.](#)
 6. Ein **übergeordnetes Konzept für Regenwassermanagement** inkl. einer **hohen Flächenentsiegelung** ist zu entwickeln und etappenweise umzusetzen.
 - In Kreisläufen organisierte Regenwassernutzung.
 - ~~Rückhalt und Versickerung vor Ort.~~
 - [Anfallendes Regenabwasser ist vollständig vor Ort zu versickern oder durch Retention zurückzuhalten; zur Verdunstung und Retention sind Wasserflächen zu schaffen.](#)
 7. 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.
 8. Die **Ortsbezeichnungen der Freiräume** sind als identitätsbildendes Narrativ frühzeitig einzuführen.
 9. Das **Prozesshafte** ist als Schlüsselthema für die frühzeitige Qualitätsbildung in die Freiraumplanung einzubeziehen. Die **öf-**

öffentlichen Strassen- und Freiräume sind mit einem transformativen Ansatz auf kleinräumige Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten auszurichten.

10. ~~Entlang der Bahn sind die Bepflanzungsvorgaben der SBB zu berücksichtigen.~~

Hinweis: Punkt 10 wurde mit Punkt 4 vereint.

5.4 Mobilität und Verkehr

5.4.1 MIV, Parkierung, Fahrten

Darstellungen aus Schlussbericht Testplanung

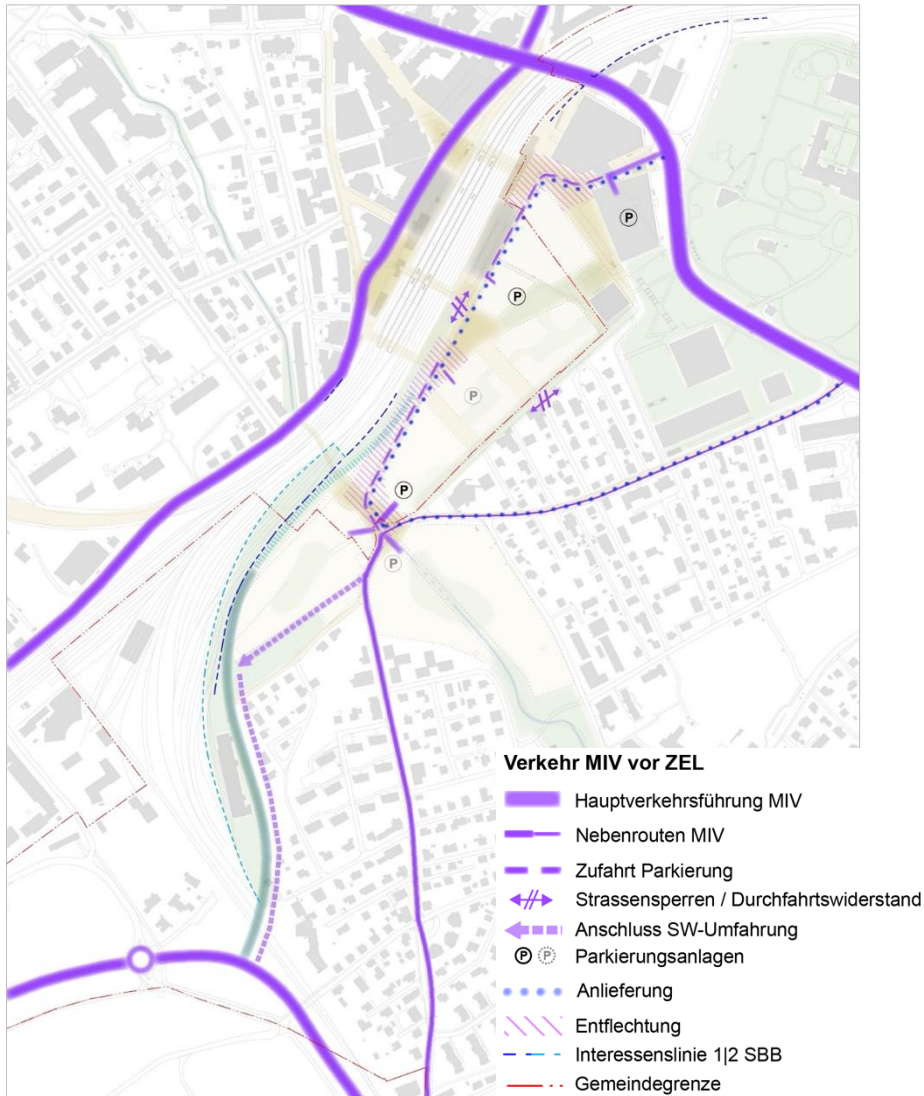


Abbildung 7 Schema «MIV vor ZEL» (Zustand: vor ZEL); Quelle: Planpartner AG

Synthese der Projektpartner

1. Das neue Bahnhofquartier braucht eine adäquate Erschließung für die künftige Entwicklung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung im Quartier Klosterzelg / Reuteneben. Das durch die Entwicklung **induzierte Verkehrsaufkommen soll kann** über geeignete Massnahmen wie z. B. die Anzahl Parkplätze, deren Bewirtschaftung oder innovative Ansätze gesteuert werden. **Der Parkplatzbedarf soll gegenüber der BNO (Stand 2019 Windisch, Stand 2021 Brugg) mit lage- und nutzungsspezifischen Faktoren weiter reduziert werden.** Ein oder mehrere arealspezifische Mobilitätskonzepte sind jeweils zu erarbeiten. Die quantitativen Vorgaben orientieren sich an jenen des Vorschlags vom Team «Salewski Nater Kretz». Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr soll 30% betragen (Modalsplit).
2. **Der Parkplatzbedarf soll gegenüber der BNO mit lage- und nutzungsspezifischen Faktoren weiter reduziert werden.** Es soll von autoarmen («Süssbach», «Gleisfeld»; Bis zu 0.5 PP pro Wohneinheit) und in Teilen von autofreien (Teilgebiet «Hallen»; Bis zu 0.2 PP pro Wohneinheit) 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».~~
3. Die **Erschliessung des neuen Quartiers Stadtraum generiert Mehrverkehr**; dieser kann ~~könnte aber grundsätzlich~~ über die bestehende Strasseninfrastruktur erfolgen. **Dies erfordert jedoch, dass die heute für den Durchgangsverkehr gesperrte Reutenebenstrasse wieder für den Erschliessungsverkehr geöffnet und baulich angepasst wird.** Ein Anschluss an die ZEL oder

Kommentar

Die Verteilung der Parkplätze auf die Gebiete und Etappierung ist auf Basis der Nutzungsverteilung im Rahmen des rSP zu klären.

Hinweis: Inhalte aus Punkt 2 wurden in Punkt 1 verschoben.

Die verkehrliche Erschliessung (Quartier Stadtraum und Klosterzelg / Reuteneben) ist über einen Erschliessungsplan zu sichern.

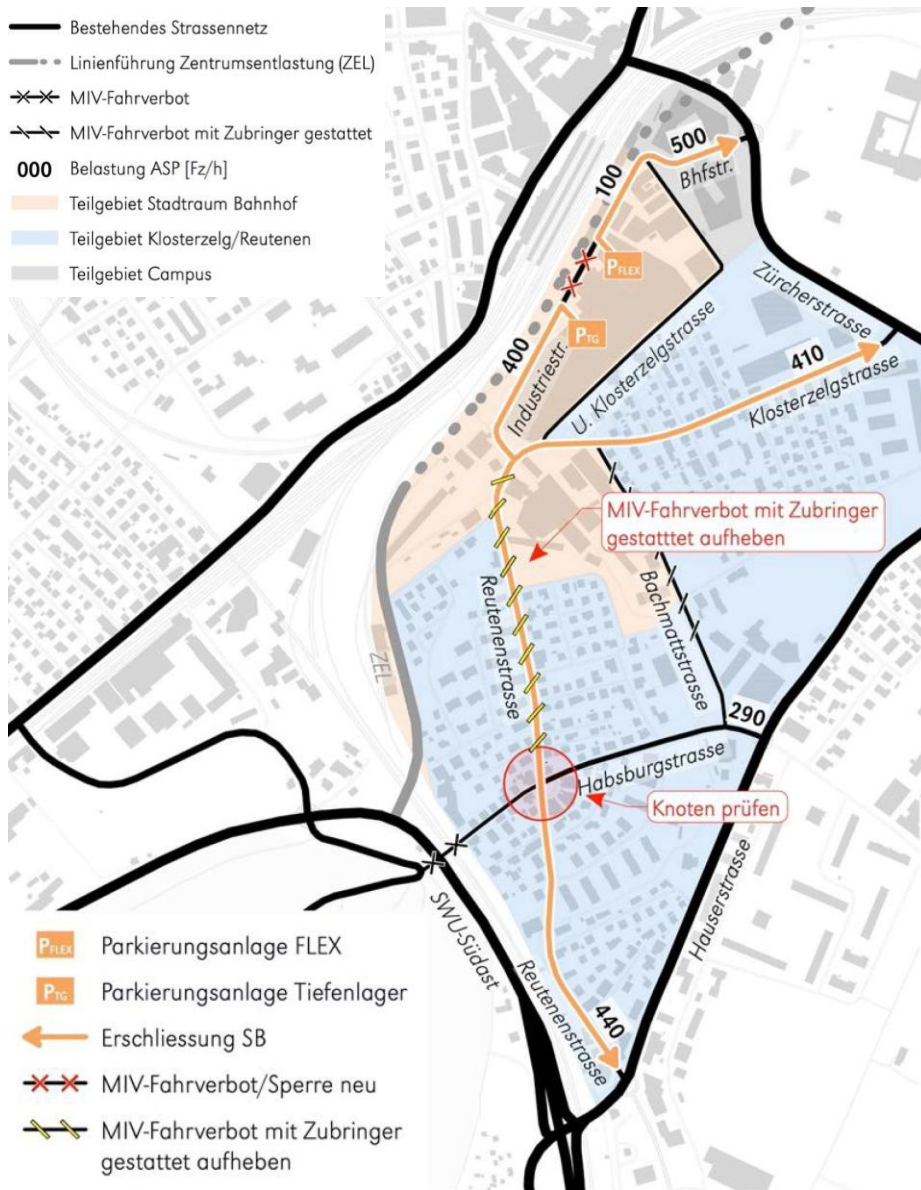


Abbildung 8 Schema «M3 Aufhebung MIV-Fahrverbot Reutenenstrasse» (Zustand: mit ZEL);
Quelle: Nachträglich zur Testplanung durchgeführte Vertiefungsstudie Verkehr, TEAMverkehr

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.

- Mittels einer Verkehrsstudie wurde geprüft, 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. Das Ergebnis zeigt, dass eine Quartierserschliessung im Gebiet Klosterzelg-Reutenen über die bestehenden Quartierstrassen Klosterzelg- und Reutenenstrasse möglich wäre. Im Sinne einer langfristigen Option soll, wenn technisch möglich, der Raum für einen ZEL-Quartiersanschluss als Rückfallebene gesichert werden

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 maximale Verkehrsbelastung der einzelnen Strassen wurde in einer Verkehrsstudie ermittelt. Es zeigt sich, dass diese den erwarteten Mehrverkehr gegenüber dem Ist-Zustand aufnehmen können. **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.~~

6. Die **Knotenkapazität Bahnhofstrasse–Zürcherstrasse (Knoten Bachthalen)** soll vertieft untersucht werden, damit abgeschätzt werden kann, wieviel Mehrverkehr über den Knoten abgewickelt werden kann bzw. welche Massnahmen dazu notwendig sind.
7. Das **entwicklungsbedingte Verkehrsaufkommen und die Parkierung sind für jede Etappe** aufzuzeigen, woraus ebenfalls etappierte Massnahmen abgeleitet werden können.
8. Die **Industriestrasse im Bereich des Bushofs soll vom motorisierten Individualverkehr möglichst befreit** werden. ~~Der Stadtraum soll über die bestehenden kommunalen Strassen erschlossen werden. Gleichzeitig soll im Sinne einer Rückfallebene eine Freihaltung des Raums für die Option «Anschluss an die ZEL» sichergestellt werden.~~
9. 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.~~
10. Die Machbarkeit der **Umnutzung und Erschliessung des unterirdischen Rollenlagers zu einer Parkierungsanlage** soll vertieft untersucht werden, inkl. Kosten, auch für eine nicht automatisierte Anlage.

Ein Erschliessungskonzept ist im Rahmen des rSP zu erarbeiten.

5.4.2 Öffentlicher Verkehr / öV

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung

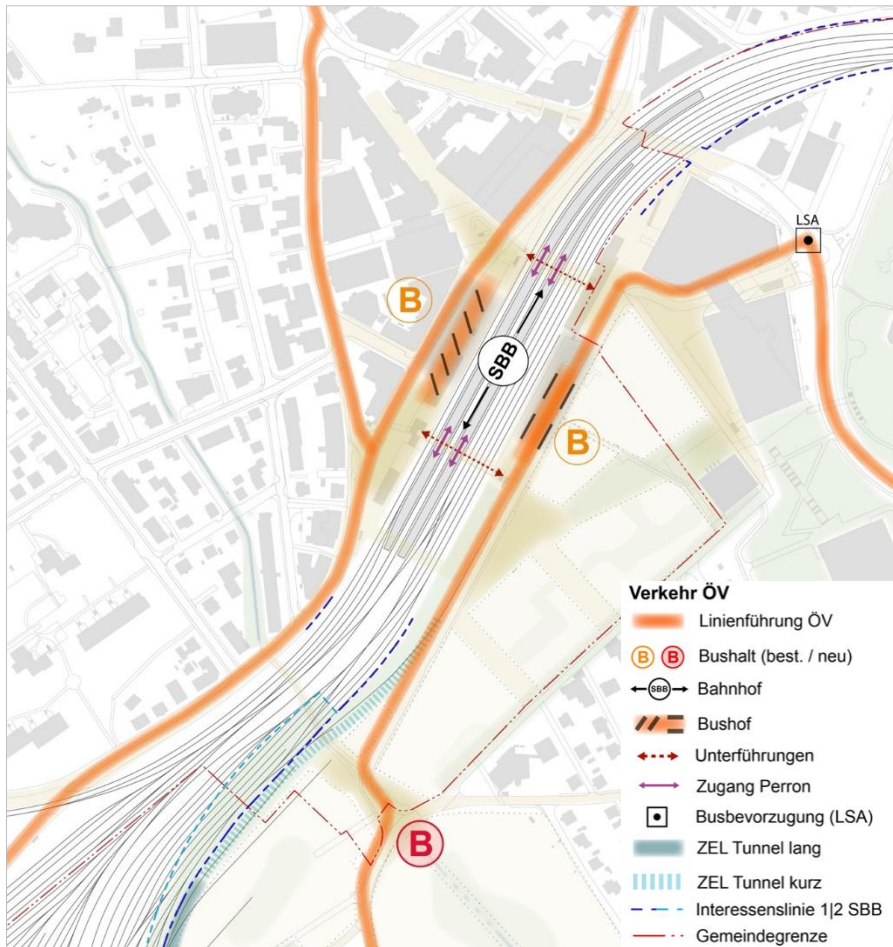


Abbildung 9 Schema «Öffentlicher Verkehr öV»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

Kommentar

1. Die **Bushöfe** werden als **zentrale Elemente** in die geplante Entwicklung **eingebettet und bleiben auf beiden Gleisseiten** bestehen **bleiben**, verbunden mit zwei Personenunterführungen mit Perronzugängen.
2. Eine **neue Bushaltestelle** im unteren Teil der Reutenenstrasse soll die Feinerschliessung der Gebiete «Süssbach» und «Gleisfeld» ermöglichen.
3. Die **Busbevorzugungsmassnahmen** sind insbesondere am Knoten Zürcherstrasse–Bahnhofstrasse zu vertiefen.
4. Die **Zirkulations- und Aufenthaltsflächen** (insbesondere auf der Windischer Seite) sind aufgrund des erwarteten erhöhten Fahrgastaufkommens zu dimensionieren.
5. Die **verträgliche Führung des Veloverkehrs** über den Bushof auf der Windischer Seite soll in weiteren Planungen untersucht und festgelegt werden. Eine **Entflechtung** ist **anzustreben unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der Richtplanfestsetzung der Velovorzugsroute (bis Süssbachunterführung) zu prüfen. Falls dies nicht möglich ist, sind Alternativen z. B. Koexistenz zu prüfen.**
6. Das **Stadtperron auf der Windischer Seite** ist weiterzuerfolgen.
7. Die **mögliche Aufwertung und qualitative Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe** auf der Brugger Seite vor ZEL soll untersucht werden
8. Bei den **Bushöfen** soll eine **Raumsicherung für künftige Ausbauten** erfolgen. **Das Ausmass der Raumsicherung ist herzuleiten.**

9. Planerisch-/strategische **Handlungsoptionen zur längerfristigen Stärkung des ÖV-Angebots** sind in einer nächsten Planungsphase zu untersuchen.

5.4.3 Fussverkehr / 5.4.4 Veloverkehr

Darstellungen aus Schlussbericht Testplanung

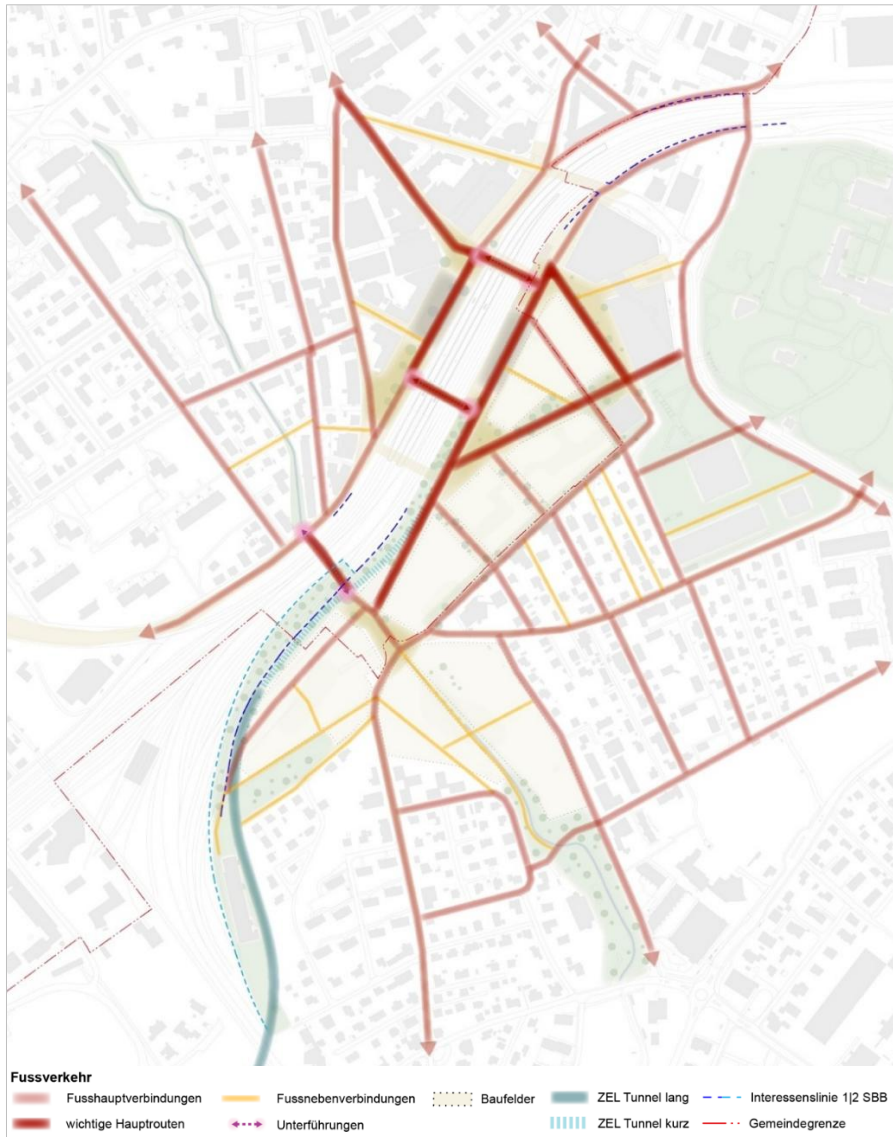


Abbildung 10 Schema «Fussverkehr»; Quelle: Planpartner AG

Synthese der Projektpartner

- Die **Campus-Passage** und die **weiteren Gleisquerungen** (Gaswerkstrasse, Zürcherstrasse nach ZEL, Personenunterführung Mitte, Velotunnel West, Süssbachunterführung) werden **als** sind die **zentralen Elemente** und Voraussetzung für 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 **Neugestaltung des Bahnhofumfeldes auf der Nordseite**, die Campus-Passage und die Unterführung Mitte.
 - Durchgehender Fussverkehr:** Dies betrifft die Campus-Passage, die Unterführung «Mitte» und die PU Süssbach, **da bei ist die Trennung von Fuss- und Veloverkehr anzustreben**.
 - 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-, **Abstell-** 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 Cam-

Kommentar

Die Gleisquerungen werden in Parallelprojekten bearbeitet.

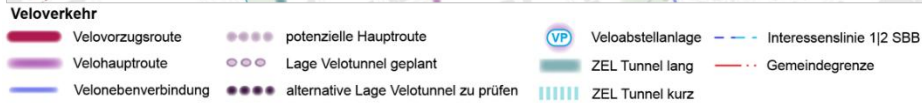
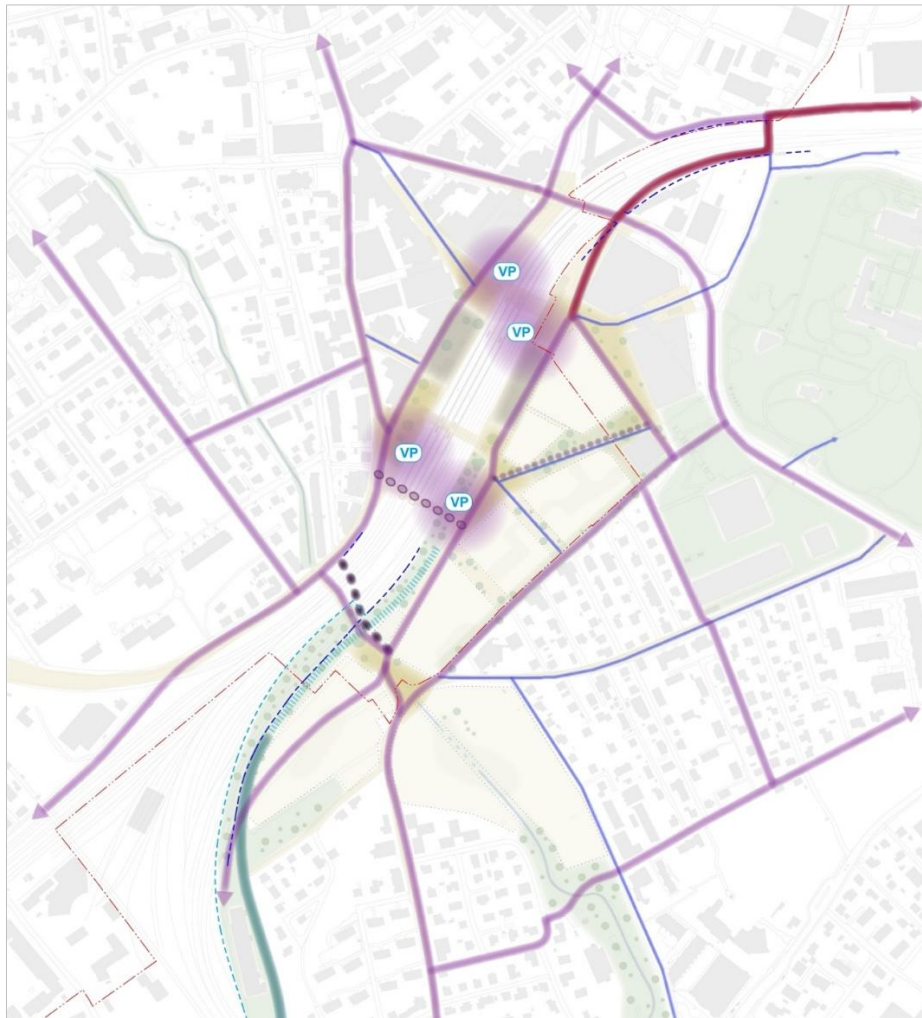


Abbildung 11 Schema «Veloverkehr»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellungen aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

pus-Passage) und können besser im Stadtraum integriert werden.

5. Die **Entflechtung der Verkehrsströme** soll besonders beim Campus-Platz und bei den Bushöfen in der weiteren Planung präzisiert und gewährleistet werden.
6. 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.
Die Anzahl, Lage und Erschliessung der Veloabstellanlagen sind in Abstimmung mit den Parallelprojekten zu definieren.
7. In den Teilgebieten soll die **Durchlässigkeit für den Fussverkehr** gewährleistet und konkretisiert werden, insbesondere auch an der Unteren Klosterzelgstrasse über die Strasse hinweg.
8. Der **Umgang mit den Schülerströmen** soll in der weiteren Planung geklärt werden (Kantonsschule, FHNW).

Gestrichen, da in 5.4.3, Punkt 1 schon erwähnt.

Hinweis: Soll im Rahmen von Parallelprojekten auf Stufe Vorstudie geklärt werden.

5.5 Schnittstelle SBB

5.5.1 Schnittstelle SBB

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung

Keine Darstellung in Schlussbericht Testplanung vorhanden.

Synthese der Projektpartner

1. Auf die Integration einer **Bahnüberführung mit Gleiszugang** wird **verzichtet**.
2. Die **räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zum Freiverlad** und zu den Interessenslinien IL1/2 sind zu berücksichtigen.
3. Die **Zugangsbauwerke** SBB sowie langfristig der Stadtperron auf Windischer Seite sind in die Stadtraumplanung zu integrieren.
4. Die **Umweltthemen** (z.B. Bepflanzungsvorgaben, Lärmschutz/NIS/Erschütterungen) sind in der Weiterbearbeitung zu vertiefen.
5. Der **Bushof auf Brugger Seite** soll im Zusammenspiel mit der Aarauerstrasse und dem Bahnperron gestaltet werden.
6. Die Planung und Realisierung der Campus-Passage sollen möglichst frühzeitig erfolgen. **Die schrittweise Gebietsentwicklung muss auch ohne deren Umsetzung funktionieren oder es müssen alternative Ansätze gefunden werden.**

Kommentar

5.6 Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität

5.6.1 Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 12 Schema «Nachhaltigkeit / Thema Klimaneutralität»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

Kommentar

1. Die **Prinzipien der 10-Minuten-Nachbarschaft** sollen umgesetzt werden:
 - Es soll ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnenden zu Arbeitsplätzen und Studierenden (Vollzeitäquivalent) 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.
2. Der **Durchfluss der Kaltluftströmung** von Südsüdost soll bei der Gebäudesetzung sichergestellt werden.
3. Die **CO2-arme Entwicklung** soll u.a. 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. Die Idee des Urban Mining soll als lokale Baustoffquelle geprüft werden und wo sinnvoll weiterverfolgt und ggf. umgesetzt werden.
 - Bei Neubauten sollen Untergeschosse möglichst minimiert und bestehende Untergeschosse erhalten und integriert werden.

- ~~Namentlich sollen Sammelgaragen möglichst in bestehenden Untergeschossen vorgesehen werden.~~
- In frühen Phasen sollen temporäre Parkierungsmöglichkeiten auf ungenutzten Freiflächen angeboten werden.

4. Energie

- Die solaren Potenziale (PV und Solarthermie) sowie die geothermischen Potenziale (Grundwasser, Erdwärmesonden) sollen ~~bestmöglich~~ nachhaltig genutzt werden.

5.7 Sozialraum / Nutzungen

5.7.1 Sozialraum / Nutzungen

Darstellungen aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 13 Schemaplan «Erdgeschossnutzungen»; Quelle: Planpartner AG

Synthese der Projektpartner

Kommentar

1. Aufgrund des **langen Entwicklungshorizonts** soll die **Nutzungsflexibilität** gesichert werden. Dabei sind die Vorgaben des ESP pro Teilgebiet auszuformulieren und Aussagen zur Etappierung zu treffen.
2. Für **jedes Teilgebiet** soll ein **Zielbild inklusive eines Alleinstellungsmerkmals** skizziert werden; die Baufelder sollen als «**Identitätseinheiten**» konzipiert werden:

- **Teilgebiet «Hallen»:**
 - Nutzungsmischung, bestehend aus **Gewerbe urbanem Arbeiten** 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 eine angemessene** 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 **hohen** Wohnanteil ermöglichen, eine **angemessene** Wohnqualität sicherstellen;

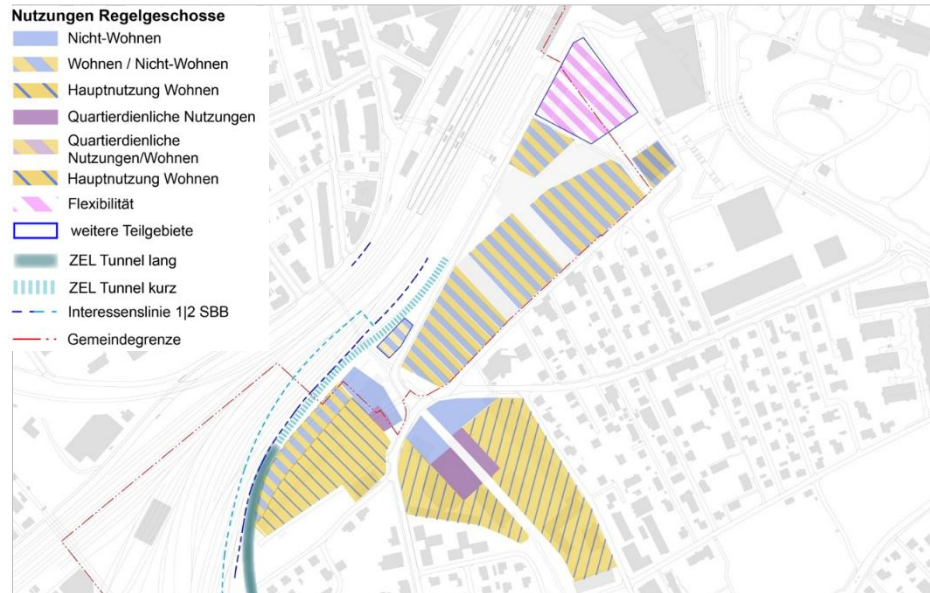


Abbildung 14 Schemaplan «Regelgeschossnutzungen»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellungen aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

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.

3. Die **öffentlichen Strassen-/Freiräume** sollen mit einem **transformativen Ansatz** auf die erwünschten kleinräumigen Qualitäten und vorgesehenen Nutzungen je Gebiet entwickelt werden.
4. Für jedes Teilgebiet soll **nach Möglichkeit** eine **impulsgebende Nutzung** gefunden werden, die zur Identitätsstiftung, Vernetzung und/oder Quartierentwicklung beiträgt, z. B. Schule, Bildung, Innovationshub.
5. Bei der **Definition der Erdgeschossnutzungen** sind Schwerpunkte zu setzen:
 - In den «Pioniergassen» (**Nord-Süd Querungen im Teilgebiet Hallen**) soll die subjektive Sicherheit mit kleinmasstäblichen Sockelzonen, funktionalen Vorzonen, Begrünung und Möblierung des Strassenraums erhöht werden.
 - Der Kabelwerkplatz soll **unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionen** 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.
6. Die **Baufelder** sollen **als «Identitätseinheiten»** konzipiert werden mit der Skizzierung eines Zielbilds und jeweiligem Alleinstellungsmerkmal.
7. **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.

5.8 Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit

5.8.1 Nutzungen, Markt, Wirtschaftlichkeit

Darstellung aus Schlussbericht Testplanung



Abbildung 15 Schema «Spezifische Quartiere»; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellung aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.

Synthese der Projektpartner

1. Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit sollen für alle Etappen und Baufelder sichergestellt sein. Der Nachweis kann durch individuelle und solide Business-Cases erfolgen, insbesondere für die gewerblichen und kommerziellen Flächen.
~~Die Wahrung von Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit wird mit der Entwicklung individueller und solider Business-Cases insbesondere bei den gewerblichen und kommerziellen Flächen gewährleistet.~~
2. Die **Stärkung der Charakterbildung und Diversifizierung** wird mit dem Ausbilden spezifischer Quartiere auf Grundlage der vorhandenen Qualitäten und Potenziale sichergestellt.
3. Die **Zukunftsfähigkeit/-offenheit wird sichergestellt** durch nutzungsflexible und während der weiteren Planung adaptierbare Strukturen.
4. Der **Entwicklungsspielraum für bestehende Nutzungen wird bewahrt** und die effektive Nachfrage sowie die effektiven Bedürfnisse werden im weiteren Prozess geprüft (z.B. Kantonsarchäologie, Fachhochschule).
5. ~~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.~~

Kommentar

Hinweis: Dieser Punkt wurde gestrichen, da überbestimmt.

- ~~«Wohnen im Grünen»: Wohnatmosphäre mit Durchwohnen bis ins Erdgeschoss und grosszügigen Grünräumen.~~
- ~~«Süssbach-Quartier»: Lebendiges Wohnquartier mit durchmischter Nutzung und Schwerpunkt Wohnen. Erdgeschoss kombinieren Wohnen und Arbeiten.~~

5.9 Schrittweise Transformation

5.9.1 Schrittweise Transformation

Darstellungen aus Schlussbericht Testplanung



«Etappe/Module_1; TG Landi/Tower»



«Etappe/Module_2; TG Süssbach»



«Etappe/Module_3; TG Hallen»

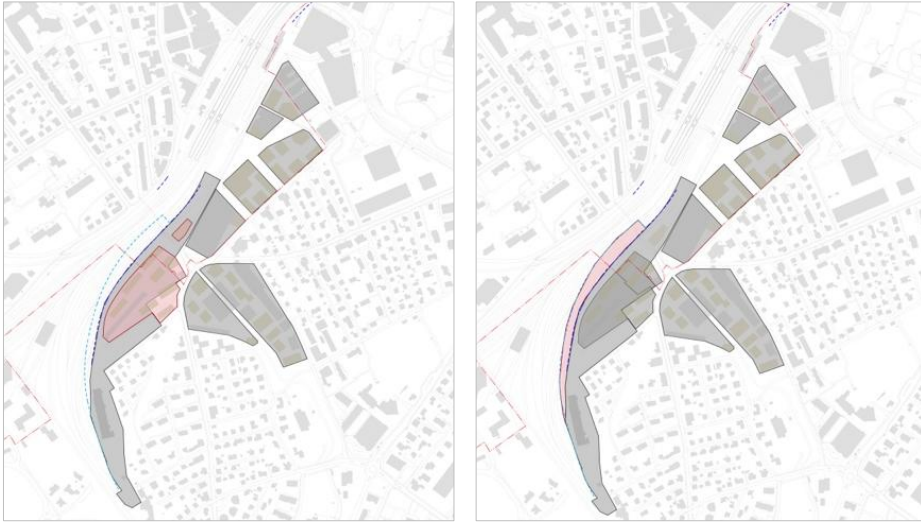


«Etappe/Module_4; Baustelle ZEL»

Synthese der Projektpartner

1. Die Teilschritte sind als **stimmige, unabhängig realisierbare Module** vorzusehen.
2. Zu Beginn der Entwicklung sind, wo sinnvoll, **niederschwellige Initialnutzungen** zu integrieren. Während der Transformation sind **Zwischennutzungen** zu realisieren und Möglichkeiten der Aktivierung und Aneignung zu schaffen. Während der Transformation sollen Leerstände durch geeignete Zwischennutzungen vermieden werden. Möglichkeiten der Aktivierung und Aneignung sollen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden.
3. Die **Etappe** ist in **allen Themenfeldern mitzudenken** (z.B. Mobilität/Verkehr, Parkierung, immobilienökonomische Sicht, Ressourcenschonung). Der Baustellenbetrieb während der Umsetzung ist als Projektbestandteil mitzuplanen.

Kommentar



«Etappierung/Module_5; TG Gleisfeld»

«Etappierung/Module_6; Streifen nach SBB IL 2»

Abbildung 16 Schemas Etappierung / Module; Quelle: Planpartner AG

Hinweis: Die Darstellungen aus dem Schlussbericht der Testplanung kann von der Synthese der Projektpartner abweichen.