

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

vom 7. September 2026

1.3.4.0

Vorstudie «Planungen Bahnhof Nord»; Verpflichtungskredit



1. Ausgangslage

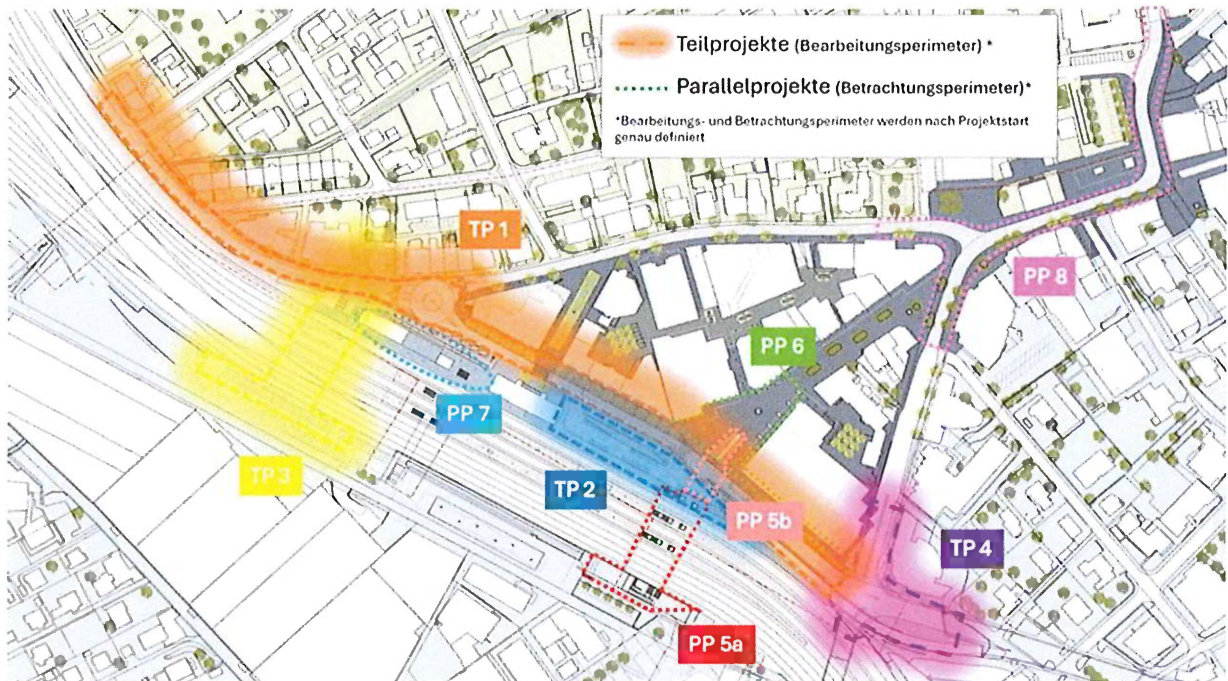
Der Bahnhof Brugg ist eine Verkehrsdrehscheibe von regionaler und kantonaler Bedeutung. Täglich nutzen rund 25'000 Zug- sowie 9'000 Busreisende das Angebot am Busterminal «Brugg, Bahnhof/Zentrum» (Busterminal Nord) zum Ein-, Aus- und Umsteigen. Gleichzeitig nimmt der Bahnhof die Funktion eines Tors zum Stadtzentrum wahr und bildet gemäss dem räumlichen Entwicklungsleitbild Brugg Windisch (RELB, 2015) ein wichtiges Bindeglied auf der Zentrumsachse Brugg-Windisch.

Der Bahnhof Brugg weist insbesondere auf der Nordseite verschiedene Defizite auf:

- Der Busterminal Nord entspricht nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und weist eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Zudem stösst er an seine Kapazitätsgrenzen.
- Die Aarauerstrasse übt eine grosse Trennwirkung auf die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum auf. Ihr hohes Verkehrsaufkommen schränkt ausserdem die Nutzung der Aussenräume stark ein.

Im Bereich des Bahnhofs Brugg sowie in dessen näherem Umfeld befinden sich derzeit verschiedene Planungen und Projekte in Bearbeitung, die zahlreiche gegenseitige Schnittstellen und Abhängigkeiten aufweisen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die derzeit im nördlichen Bahnhofsumperimeter laufenden Projekte mit ihren Zuständigkeiten.



	BESCHREIBUNG	ZUSTÄNDIGKEIT	
		FEDERFÜHRUNG	EINBEZUG
TP1	Ortsdurchfahrt Brugg K112 (inkl. Boulevard und Kreisel Aarauerstrasse)	BVU	Stadt Brugg, SBB
TP2	Busterminal Nord	Stadt Brugg	BVU (insbes. AVK öV), SBB
TP3	Velotunnel	BVU	Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, SBB
TP4	Überprüfung Neumarktknoten	Stadt Brugg	BVU
PP5A	Campuspassage	SBB	Stadt Brugg, BVU, Gemeinde Windisch
PP5B	Aufgang Campuspassage Neumarkt Süd	Stadt Brugg	Eigentümerschaft, SBB, BVU
PP6	Sanierung Neumarktplatz	Stadt Brugg	BVU
PP7	Unterirdische Veloabstellanlage	Stadt Brugg	SBB, BVU
PP8	Motion Markus Lang "Begegnungszone Zentrum"	Stadt Brugg	BVU

2. Projektumfang

Die Planung Bahnhof Nord (PBN) umfasst vier Teilprojekte (TP, in der Darstellung farblich abgehoben), die aufgrund zahlreicher Schnittstellen, zeitlicher und räumlicher Abhängigkeiten sowie Wechselwirkungen sorgfältig aufeinander abzustimmen sind. Die geplante Vorstudie baut auf bereits bestehenden kommunalen, kantonalen und bahnseitigen Studien und Konzepten auf. Sie soll die einzelnen Vorhaben räumlich, verkehrlich, zeitlich und städtebaulich zu einem koordinierten Gesamtkonzept zusammenzuführen und die Voraussetzungen für die anschliessenden Projektierungs- und Realisierungsschritte schaffen. Bestandteil des Projekts ist zudem die Abstimmung mit den relevanten Parallelprojekten (PP).

TP1 Ortsdurchfahrt Aarauerstrasse (K112) / Bahnhofplatz

Die auf der Nordseite des Bahnhofs Brugg vorbeiführende Aarauerstrasse ist heute verkehrsorientiert gestaltet und weist eine hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr auf. Um der Belastungssituation durch den Durchgangsverkehr längerfristig gerecht werden zu können, wurde im Mai 2021 die Zentrumsentlastung (ZEL) Brugg Windisch als Teil des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Realisierung der ZEL und damit Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr ermöglicht dabei weitergehende Aufwertungsmassnahmen in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr sowie hinsichtlich einem durchgehend vernetzten und städtebaulich aufgewerteten Siedlungsraum. Im Rahmen der Vorstudie ist für die Aarauerstrasse ein langfristiges Zielbild als siedlungsverträglicher, funktionaler und qualitätsvoller Stadtraum zu erarbeiten. Dabei werden sowohl der Zustand vor der Realisierung einer möglichen Zentrumsentlastung Brugg-Windisch (ZEL) als auch die langfristige Entwicklung nach deren Realisierung untersucht. Zudem werden Lösungen für die Führung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie für mögliche Wendeanlagen für Busse geprüft.

TP2 Bushof Nord

Das bestehende Busterminal wird heute an Wochentagen täglich von 9'000 Ein- und Aussteigenden frequentiert. Es stösst an seine Kapazitätsgrenze und eine Weiterentwicklung mit zusätzlichen Bussen oder dem Ersatz von Normalbussen durch Gelenkbusse ist aktuell kaum möglich. Das Terminal ist nicht behindertengerecht gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgebaut und erfüllt die heutigen Anforderungen an Sicherheit und Komfort nicht mehr. In der Vorstudie soll die Weiterentwicklung des bestehenden Bushofs Nord unter Berücksichtigung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), zukünftiger Kapazitätsbedürfnisse sowie der Anforderungen an einen modernen regionalen Busknoten untersucht werden. Hierzu werden mehrere Varianten entwickelt, bewertet und eine Bestvariante auf Stufe Vorstudie ausgearbeitet.

TP3 Velotunnel

Das Verkehrskonzept Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch wies 2021 den Bedarf nach einem Velotunnel aus. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden 2023 die Lage eines möglichen Velotunnels definiert, dessen technische Machbarkeit grundsätzlich nachgewiesen und mögliche Ansätze für anschliessende Rampenbauwerke aufgezeigt. Eine anschliessende Zweckmässigkeitsbeurteilung zeigte, dass die Umsetzung des Velotunnels zu einer Verbesserung für den Veloverkehr führt und sein Nutzen die Kosten überwiegt. Auf Basis von Machbarkeitsstudie und Zweckmässigkeitsbeurteilung soll im Rahmen der Vorstudie die Einbindung des geplanten Velotunnels in das Bahnhofsumfeld vertieft untersucht werden. Im Fokus stehen die Anordnung der Zugänge und Rampen, die Anbindung an das bestehende Velonetz sowie die Abstimmung mit einer zukünftigen Veloabstellanlage.

TP4 Überprüfung Neumarktknoten

Der Neumarktknoten erschliesst das Bahnhofsareal Nord mit dem übergeordneten Strassennetz. Der Knoten weist mit 30'000 Fahrzeugen durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf und verursacht daher eine Trennwirkung im Stadtgefüge. Die Überprüfung Neumarktknoten beinhaltet die Analyse möglicher Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen zwischen Bahnhof, Stahlrain und Rosengarten. Untersucht werden insbesondere eine mögliche Überdeckung des Neumarktknotens sowie alternative Verkehrslösungen hinsichtlich Machbarkeit, Nutzen, städtebaulicher Integration und Kosten. Dabei sollen auch eine unterirdische Verkehrsführung unter der Aarauerstrasse ab dem Neumarktknoten sowie ein Umfunktionieren der Zufahrt zum Parkhaus Neumarkt als Durchfahrt im Einbahnregime mit umgekehrter Verkehrsführung (Einfahrt ab Badenerstrasse, Ausfahrt in die Bahnhofstrasse) auf Machbarkeit und Zweckmässigkeit geprüft werden.

Übergeordnete Koordination

Bestandteil des Projekts ist zudem die Abstimmung mit den relevanten Parallelprojekten, namentlich der Campuspassage der SBB, dem Aufgang zum Neumarktplatz, der Erneuerung des Neumarktplatzes, einer möglichen unterirdischen Veloabstellanlage sowie weiteren städtebaulichen Entwicklungsabsichten im Umfeld des Bahnhofs, insbesondere der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Brugg Windisch (rGVK Brugg Windisch). Die Vorstudie zeigt die gegenseitigen Abhängigkeiten auf und definiert die Voraussetzungen für eine koordinierte Umsetzung.

3. Zielsetzung

Ziel ist es, für das nördliche Bahnhofgebiet ein kohärentes Zukunftsbild zu entwickeln, das den Anforderungen an Mobilität, Städtebau, Aufenthaltsqualität, Hindernisfreiheit und

nachhaltige Stadtentwicklung gerecht wird. Gleichzeitig werden die Schnittstellen zu weiteren Projekten der SBB, des Kantons und der Stadt Brugg untersucht und koordiniert.

Die Vorstudie schafft die planerischen Grundlagen für die anschliessenden Vorprojekte und ermöglicht eine etappierte Umsetzung der einzelnen Teilprojekte, ohne die langfristige Gesamtentwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg-Windisch zu beeinträchtigen.

Die Vorstudie dient dazu, die beste Lösung zu identifizieren, deren Machbarkeit zu prüfen und eine verlässliche Entscheidungsgrundlage für die weitere Projektierung bereitzustellen, mit den folgenden Zielen:

- Das Vorgehen und die Organisation der Teilprojekte festlegen.
- Die Projektierungsgrundlagen erarbeiten und definieren.
- Die technische, rechtliche, wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit nachweisen.

Mit der Vorstudie werden folgende Ziele verfolgt:

- Entwicklung eines abgestimmten Gesamtbildes für die zukünftige Gestaltung und Funktion des nördlichen Bahnhofsgiets Brugg.
- Sicherstellung einer engen Koordination zwischen den Teilprojekten sowie den angrenzenden Parallelprojekten der Stadt Brugg, des Kantons Aargau und der SBB.
- Schaffung einer klaren Planungsgrundlage für die spätere Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte.
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Vernetzung des Bahnhofs für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Reduktion der Trennwirkung zwischen Bahnhof, Altstadt und den angrenzenden Quartieren.
- Gewährleistung einer langfristig aufeinander abgestimmten und aufwärtskompatiblen Entwicklung über unterschiedliche Realisierungshorizonte hinweg.
- Aufzeigen von Etappierungsmöglichkeiten, Risiken, Abhängigkeiten und Umsetzungsschritten für die weiteren Planungsphasen.

4. Projektorganisation

Die Vorstudie «Brugg Nord» wird als gemeinsames Projekt des Kantons Aargau und der Stadt Brugg durchgeführt. Die Projektleitung liegt beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Abteilung Verkehr, sowie bei der Abteilung Planung & Bau der Stadt Brugg. Beide Partner steuern das Projekt gemeinsam und stellen die Abstimmung mit den jeweiligen politischen und administrativen Entscheidungsprozessen sicher.

Für die fachliche Bearbeitung wird ein interdisziplinäres Planungsteam beauftragt. Dieses umfasst insbesondere Kompetenzen in den Bereichen Verkehrsplanung, Städtebau und Freiraumplanung sowie Tiefbau und Infrastrukturplanung. Aufgrund der zahlreichen räumlichen und

funktionalen Abhängigkeiten erfolgt die Bearbeitung der einzelnen Teilprojekte in engem Austausch zwischen den Fachdisziplinen.

Das Projektteam setzt sich aus Vertretungen der Stadt Brugg, des Kantons Aargau, der SBB sowie den beauftragten Fachplanenden zusammen. Es begleitet die fachliche Erarbeitung der Vorstudie, koordiniert die Schnittstellen zwischen den Teil- und Parallelprojekten und bereitet die Entscheidungsgrundlagen für die Projektsteuerung vor.

Die strategische Führung obliegt einer Projektsteuerung, in welcher die Stadt Brugg, der Kanton Aargau und die SBB vertreten sind. Diese überprüft regelmässig die Zielerreichung, die strategische Ausrichtung sowie die Ergebnisse der einzelnen Projektphasen. Bei wesentlichen Meilensteinen und richtungsweisenden Entscheidungen wird die Projektsteuerung erweitert und die politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger eingebunden.

Zur Sicherstellung einer breiten fachlichen Abstützung werden zudem relevante Anspruchsgruppen punktuell in den Planungsprozess einbezogen. Vorgesehen sind insbesondere fachliche Austausche mit Interessenvertretungen aus den Bereichen Hindernisfreiheit, Veloverkehr, Ortsbild- und Heimatschutz sowie weiteren betroffenen Organisationen. Die Bevölkerung wird über die wichtigsten Planungsschritte und Ergebnisse informiert.

Die politische Oberaufsicht über die städtischen Projektbestandteile liegt beim Stadtrat Brugg. Die Vorstudie dient als Grundlage für die spätere Ausarbeitung der einzelnen Vorprojekte und für die erforderlichen politischen Kredit- und Projektbeschlüsse.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Bearbeitung der vier Teilprojekte Ortsdurchfahrt Aarauerstrasse, Bushof Nord, Velotunnel und Überprüfung Neumarktknoten sowie die Koordination mit den zahlreichen Parallelprojekten im Bahnhofgebiet werden auf CHF 485'000 (inkl. MWST) geschätzt. Die Vorstudie schafft die fachlichen und planerischen Grundlagen für die spätere Projektierung und Umsetzung der einzelnen Teilprojekte. Über die Ausführung der jeweiligen Projekte sowie die dafür erforderlichen Investitionskredite wird zu einem späteren Zeitpunkt in separaten Verfahren entschieden.

Die Kosten der Vorstudie werden von der Stadt Brugg und dem Kanton Aargau gemeinsam getragen. Die Stadt trägt einen Anteil von 35 %. Der Kanton beantragt den Bruttokredit und übernimmt die Aufgaben der Vergabestelle gemäss dem öffentlichen Beschaffungsrecht.

Der vorliegend beantragte Planungskredit (im Sinne eines Investitionsbeitrags an den Kanton Aargau) beinhaltet somit nur den städtischen Anteil von CHF 170'000 (inkl. MWST). Diese werden buchhalterisch über die Investitionsrechnung abgewickelt, danach in der Bilanz aktiviert und abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer beträgt 10 Jahre und beginnt im Jahr nach der Inbetriebnahme des Anlageguts. Jährlich werden somit CHF 17'000 abgeschrieben. Die gesamte Investition wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau von Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährlichen Minderertrag ca. CHF 3'400. Die Erfolgsrechnung der Einwohnergemeinde wird somit jährlich um gesamthaft CHF 20'400 zusätzlich belastet.

6. Termine

Der aktuelle Terminplan sieht folgende Meilensteine vor:

- 2027 bis Mitte 2028: Erarbeitung der Vorstudie und Vertiefung der Schnittstellen zwischen den Teilprojekten sowie den übergeordneten Planungen.
- Sommer 2028: Durchführung der Behördenvernehmlassung und Auswertung der Stellungnahmen.
- Herbst 2028 bis Anfang 2029: Bereinigung und Verabschiedung der Vorstudie sowie Festlegung der weiteren Planungsschritte.
- Mitte 2029: Voraussichtliche Anmeldung der priorisierten Teilprojekte im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 6. Generation als Grundlage für eine mögliche Mitfinanzierung durch den Bund.

Nach Abschluss der Vorstudie sollen die einzelnen Teilprojekte entsprechend ihren Prioritäten und Abhängigkeiten schrittweise in die Projektierungsphasen überführt werden.

7. Antrag

Sie wollen für die Erarbeitung der Vorstudie «Planungen Bahnhof Nord» einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 170'000 inkl. MWST bewilligen.

STADTRAT BRUGG

Barbara Horlacher
Stadtpräsidentin

Matthias Guggisberg
Stadtschreiber