

Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz - Neumarkt, Brugg

15.04.2014

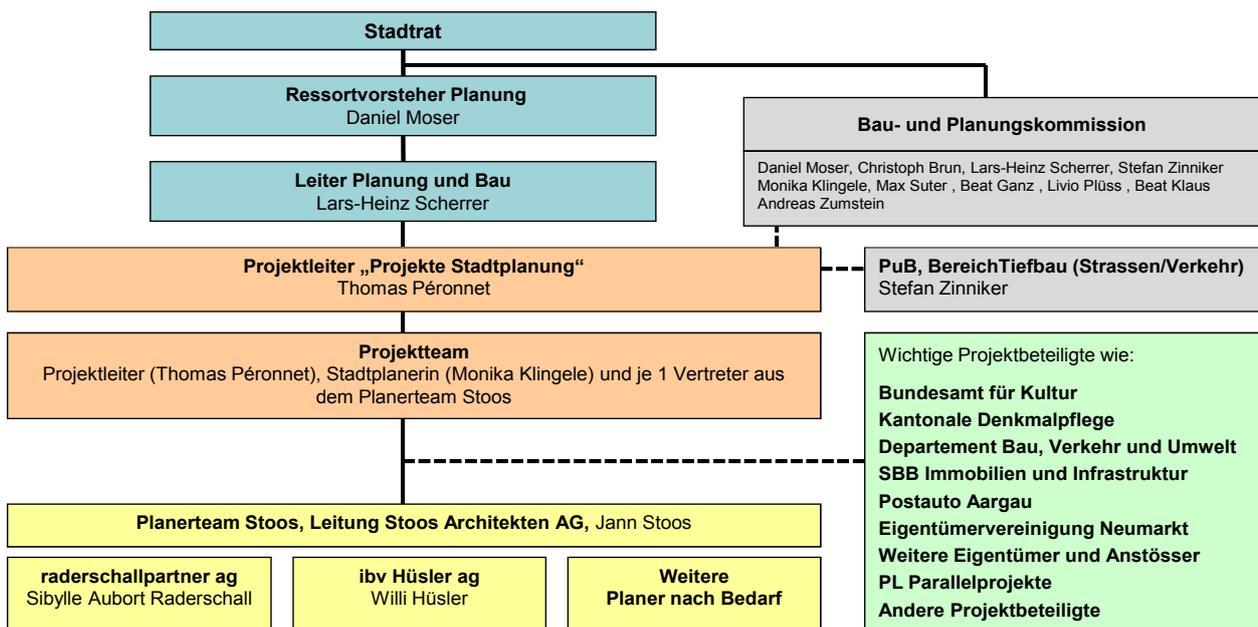


Inhaltsverzeichnis

	Seiten	
1	Projektorganisation	
1.1	Organigramm	4
1.2	Adressen	5
2	Ausgangslage	
2.1	Anlass und Ziel	8
2.2	Vorgehen	12
2.3	Gesamtkonzept	18
3	Übergeordnetes Baumkonzept	20
4	Übergeordnetes Belagskonzept	22
5	Übergeordnetes Velo- und Motorradparkierungskonzept	24
6	Möbliierungskonzept	28
7	Beleuchtungskonzept	30
8	Masterplan Teilbereiche / Teilprojekte	32
8.1	Teilbereich 1 / Bahnhofplatz	36
8.2	Teilbereich 2 / Campus-Passage	48
8.3	Teilbereich 3 / Zentrum	52
9	Prioritäten Masterplan	66
10	Beilagen	70
01	Schemen Verdichtung Schild Stapfer	
02	Möbliierungen Bestand	
03	Plan Bestand A3	
04	Masterplan A3	

1 Projektorganisation

1.1 Organigramm



1.2 Adressen

Bauherr

Einwohnergemeinde Brugg

www.stadt-brugg.ch

vertreten durch:

Abteilung Planung + Bau

Hauptstrasse 5, 5200 Brugg

Thomas Péronnet, Projektleitung, thomas.peronnet@brugg.ch

056 461 76 37

Lars-Heinz Scherrer, Stellvertreter, lars-heinz.scherrer@brugg.ch

056 461 76 30

Stefan Zinniker, Bereich Strassen / Verkehr, stefan.zinniker@brugg.ch

056 461 76 31

Monika Klingele Frey, Stadtplanung, mfk@klingele-stadtplanung.ch

044 364 63 43

IBB Strom AG (u.a. öffentliche Beleuchtung)

Felix Kreider, Projekte und Bau, felix.kreider@ibbrugg.ch

056 460 28 61

Planer

Architekt

Stoos Architekten AG

056 442 19 64

Baslerstrasse 40

www.stoosarchitekten.ch

5200 Brugg

info@stoosarchitekten.ch

Jann Stoos

jann.stoos@stoosarchitekten.ch

Maja Stoos

maja.stoos@stoosarchitekten.ch

Landschaftsarchitekt

raderschallpartner ag landschaftsarchitekten bsia sia

044 925 55 00

Bruechstrasse 12

www.raderschallpartner.ch

8706 Meilen

info@raderschall.ch

Sibylle Aubort Raderschall

s.aubort@raderschall.ch

Roland Raderschall

r.raderschall@raderschall.ch

Salome Gohl

s.gohl@raderschall.ch

Verkehrsplaner

IBV Hüsler AG
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich

044 252 13 36
www.ibv-zuerich.ch
ibv@ibv-zuerich.ch

Willi Hüsler, w.hüsler@ibv-zuerich.ch
Janet Fasciati, j.fasciati@ibv-zuerich.ch

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

Abteilung Raumentwicklung
Reto Candinas, Kreisplaner, reto.candinas@ag.ch

062 835 33 12

Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung
Götz Timke, Projektleiter, goetz.timke@ag.ch

062 835 33 30

Abteilung Verkehr, Infrastruktur, Sektion öffentlicher Verkehr
Marco Diego Lombardi, Projektleiter, marco.lombardi@ag.ch

062 835 33 58

Abteilung Tiefbau, Sektion Technik
Stefan Sutter, Projektleiter, stefan.sutter@ag.ch

062 835 36 26

Departement Bildung, Kultur und Sport
Bachstrasse 15
5001 Aarau

Heiko Dobler, Beratender Denkmalpfleger, heiko.dobler@ag.ch

062 835 23 42

SBB AG

Denkmalpflege SBB
Mittelstrasse 43, 3065 Olten

Hans-Ulrich Baumgartner, Denkmalpfleger, hansulrich.baumgartner@sbb.ch 051 220 48 82
Infrastruktur
Andreas Wingeier, Netzentwicklung, andreas.wingeier@sbb.ch 051 229 64 11

Immobilien Bewirtschaftung
Froburgstrasse 10
4601 Olten

Christian Landis, Bewirtschaftung, christian.landis@sbb.ch 051 229 53 02
Stephan Sennrich, Erwerb und Verkauf, stephan.sennrich@sbb.ch 051 229 52 96

Postauto AG

Region Nordschweiz
Laurenzenvorstadt 57
5001 Aarau

Andreas Zimmermann, Betriebspl., andreas.zimmermann@postauto.ch 058 667 13 82

2. Ausgangslage

2.1 Anlass und Ziel

Das Dreieck zwischen Bahnhof- und Lindenplatz, welches seitlich von der Aarauer- und Badenerstrasse begrenzt ist, soll städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden. Zu diesem Zweck wurden in den Jahren 2005 und 2006 in einem zweistufigen Studienauftrag Vorschläge zur Verbesserung der bis heute anhaltenden unbefriedigenden Situation erarbeitet. Im Beurteilungsgremium waren damals alle wichtigen Partner namhaft vertreten:

Mitglieder mit Stimmrecht

- Prof. Ueli Zbinden, Architekt, Zürich (Vorsitz)
- Rolf Alder, Stadtammann Stadt Brugg
- Prof. em. ETH Heinrich Brändli, Verkehrsingenieur, Oberglatt
- Monika Klingele Frey, Stadtplanerin Stadt Brugg
- René Oeschger, Marktleiter Migros Brugg
- Toni Röllli, SBB, Anlagen-Management, Luzern
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Winterthur
- Götz Timcke, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Brigitte Allenbach, Architektin/Bildhauerin, Torricella (Ersatz)

Sachverständige ohne Stimmrecht

- Beat Ganz, Bau- und Planungskommission Stadt Brugg
- Lars-Heinz Scherrer, Bauverwalter Stadt Brugg
- Bruno Schweinzer, Vertreter Eigentümerversammlung Neumarkt
- Walter Tschudin, Architekt, Hausen, Projektleitung VISIONMITTE

ExpertInnen ohne Stimmrecht, welche zur Vorprüfung beigezogen wurden

- Stefan Zinniker, Stadtbauamt Brugg, Stv. Bauverwalter
- Andreas Schmucki, Stadtbauamt Brugg, Leiter Baugesuche
- Urs Kamber, SBB, Projekt Management Luzern, Architektur
- Andreas Marti, SBB, Projekt Management Luzern, Architektur
- Stephan Leimgruber, SBB, Immobilien Olten
- Stefan Walder, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau
- Thomas Belloli, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau
- Andreas Zimmermann, PostAuto Schweiz

Vorbereitung, Durchführung und Begleitung des Verfahrens

- Andreas Wirz, archipel – Planung und Innovation GmbH, Zürich

Das betroffene Gebiet bildet nicht nur den Eingangsbereich in die Stadt Brugg und das geografische und verkehrliche Scharnier zwischen der Altstadt und der Gemeinde Windisch, sondern bekommt durch den Campus, als Bestandteil des Netzwerkes Fachhochschule Nordwestschweiz, eine besondere Bedeutung in der Region. Das Wettbewerbsprojekt „Projekt B vom Team Stoos Architekten“, welches einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen wurde, schlägt Massnahmen vor, welche den Bahnhof- und Neumarktplatz als zentralen Ort im Stadtgefüge erlebbar und für die Benutzerinnen und Benutzer attraktiver machen. Eine Stätte der Begegnung, des Bewegens und Verweilens soll geschaffen werden.

Seit dem Abschluss und der Jurierung des Studienauftrages haben sich im und um den Planungssperimeter diverse Prämissen, Randbedingungen und punktuelle Zielsetzungen geändert. Die vorhandenen Vorschläge wurden nun weiterbearbeitet und sollen als Richtschnur für künftige Projekte dienen. Hierzu hat der Einwohnerrat am 07.09.2012 einen Planungskredit genehmigt und den Startschuss zur Planung gegeben.

Mit der Weiterbearbeitung in Form eines Masterplanes werden die wichtigsten Punkte der Planung dargestellt, die Abgrenzungen zu den planerisch nicht tangierten Gebieten definiert, sowie die Schwerpunkte und Prioritäten unter Berücksichtigung der Kosten-/ Nutzenverhältnisse aufgezeigt. Daraus können einzelnen Teilprojekte mit ihren Dringlichkeiten, Bearbeitungstiefen und groben Etappierungen abgeleitet werden.

Die Komplexität dieses Gebietes der Stadt Brugg und seine Bedeutung in der öffentlichen Wahrnehmung sind hoch. Mit einem Masterplan bekommt die Stadt Brugg ein Instrument, um in diesem Perimeter bei künftigen Projekten gezielt agieren und beurteilen, bzw. Teilprojekte im Gesamtzusammenhang weiterbearbeiten zu können.

Teilprojekte wie Fussgängerleitsystem, Veloparkierungsanlage Bahnhof und Busterminal „Brugg AG, Bahnhof/Campus“ inkl. Verlängerung PU-Mitte, Velounterführung Süssbach wurden umgesetzt oder sind in Planung. Die zeitliche Entwicklung und die Feststellung von Verbesserungsmöglichkeiten an den Schnittstellen haben gezeigt, dass der Planungssperimeter sinnvollerweise, gegenüber dem Studienauftrag, um das Schild Stapferstrasse - Bahnhofstrasse, Aarauerstrasse erweitert werden soll, im Hinblick auch auf die Revision der Bau- und Nutzungsordnung.



Perimeter

2.2 Vorgehen

Grundlagen und Bestandesplan

Als erster Schritt wurden sämtliche, gegenüber dem Studienauftrag von 2006, geänderten, neuen oder zu prüfenden Randbedingungen, Voraussetzungen und Bedürfnissen unter Einbezug der involvierten Stellen und alle notwendigen Daten und Arbeitsunterlagen zusammengetragen.

Das Resultat wird in einem Terminplan „Vorgehen Masterplan“ und einem Übersichtsplan im Massstab 1:500 dargestellt. Die Grundlagen werden gesammelt und laufend aktualisiert.

Mitwirkung: Stadtplanerin, Planung und Bau

Terminplan Genehmigung Masterplan

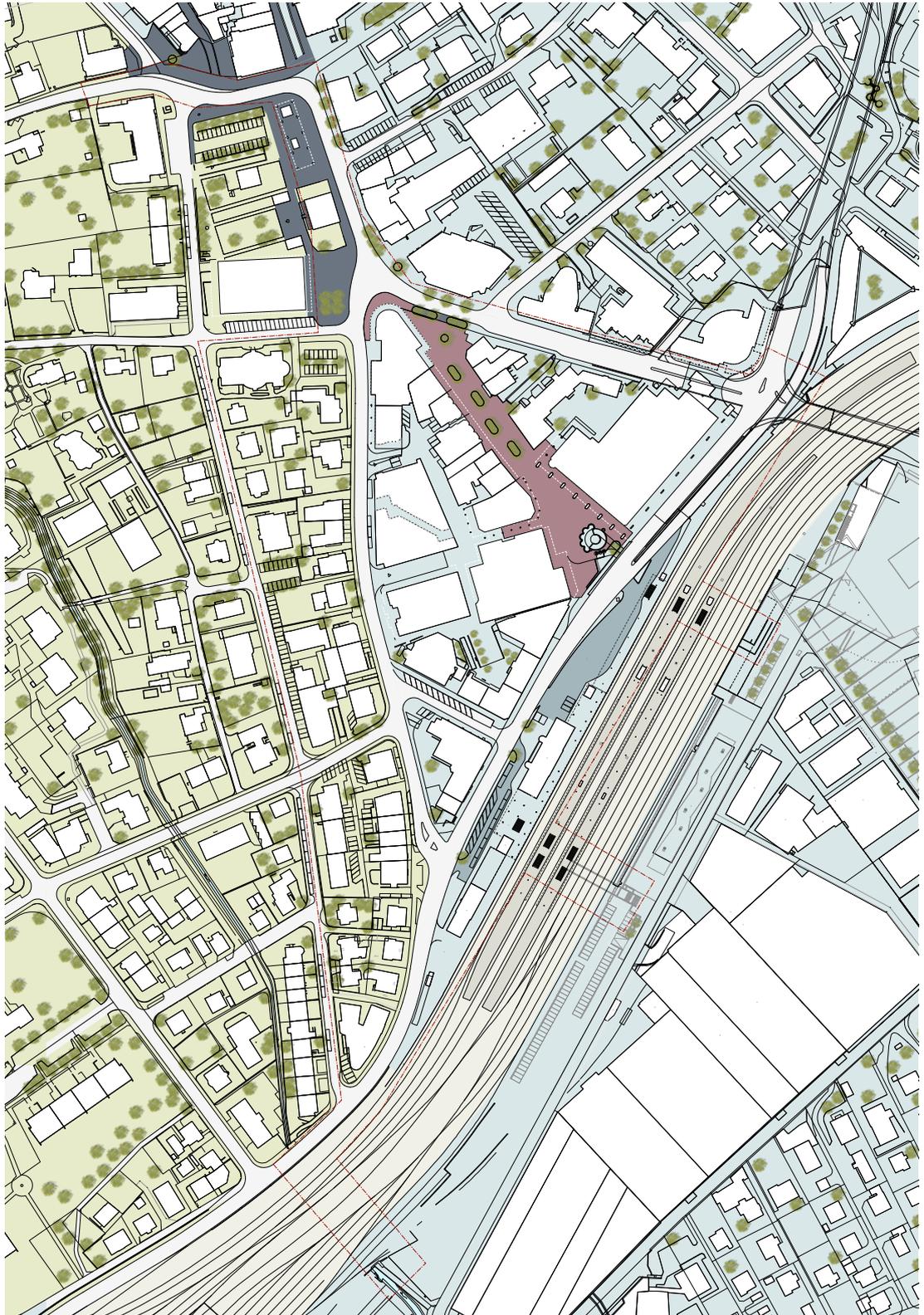
Titel / Beschrieb	Ziel	2012	2013	2014	2015
Start Masterplanung	28.11.2012				
Grundlagenerarbeitung					
Masterplan und Teilprojekte					
Präsentation Bau- und Planungskommission	15.05.2013				
1. Entwurf Masterplan					
Präsentation an Stadtamman					
Planungssitzung der Bau- und Planungskommission	13.11.2013				
Anpassungen					
Interne Vernehmlassung					
Bericht an Stadtrat					
Stadtratssitzung	08.01.2014				
Definitiver Masterplan mit Teilprojekten					
Präsentation an SBB/Kanton/Stadt	Jan.2014				
Vernehmlassung SBB/Kanton/PA					
Sitzung SBB/Kanton/Stadt	Sept.2014				
Mitwirkung					
Überarbeitung					
Präsentation an Stadtamman					
Präsentation an die BPK	Feb. 2015				
Bericht an den Stadtrat					
Stadtratssitzung	März 2015				
Einwohneratssitzung	April 2015				

Abteilung Planung und Bau / TP

Version 2.0

Druckdatum: 3. Juli 2013

Quelle Stadt Brugg



Plan IST verkleinert

Grundlagen

- Vorgehen_Offerte	pdf	18.01.2012
- Verkehrsplanung_Gesamtverkehr	pdf	11.2011
- Verkehrsmanagement_Brugg_Regio	pdf	01.2010
- 121029_Verkehrsgutachten_Lindenplatz Kopie	pdf	30.10.2012
Agglo_Anmeldung_2Generation_040112		
- agglo_massnahmen_ag_ost_2generation_aufwertung_bhfplatz_nm	word	18.01.2012
- agglo_massnahmen_ag_ost_2generation_ausbau_suessbachunterfü	word	18.01.2012
- agglo_massnahmen_ag_ost_2generation_LVKonzept_massnahmen	word	18.01.2012
Agglo_Umsetzungsblätter_Aktualisiert_040112		
- agglo_umsetzungsblätter_brugg	exel	18.01.2012
Aufwertung_Bahnhofplatz_Neumarkt		
- 061025 ABN Schlussbericht	pdf	25.10.2006
Ausbau_Süssbachunterführung		
- 110720_Techn_Bericht_ZHGR_red	pdf	20.07.2011
- Zugang Nord Var1_rev1	pdf	20.04.2011
- Zugang Nord Var2_rev1	pdf	20.04.2011
- Zugang Nord Var3_rev1	pdf	20.04.2011
Campus Passage		
- 452D_bericht_machbarkeitsstudie	pdf	09.11.2009
- interpellation_beantwortung_sr_er_221010	pdf	22.10.2010
Gesamtrevision Nutzungsplanung		
- er_vorlage_gesamtrevision_nutzungsplanung_phasestrategie_ent	pdf	17.01.2012
- Planungsablauf	gedruckt	
- Grobentwurf	gedruckt	
Langsamverkehrskonzept_Massnahmen		
- erläuterungsbericht_011111	pdf	01.11.2011
- massnahmenplanung_radrouten_011111	pdf	01.11.2011
- projektierung_zweiradparkierung_011111	pdf	01.11.2011
Massnahmen Gefahrenstellen PkomV		
- gefahrenstellen_bearbeitung_170112	exel	17.01.2012
- Kredit Sofortmassnahmen: Vorlage Laurstrasse	gedruckt	
Verkehrsmanagement Brugg Regio		
- P_120110_InfoSi_Brugg	pdf	10.01.2012
- Synthesebericht_jan_2010_nurinPapierform	ord. Leer	
Vorzone Jelmoli		
- gutachten_031209	pdf	29.10.2012

Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg

- Sondernutzungsvorschriften pdf 22.05.2002
- Planungsbericht metron pdf 19.02.2002
- Situationsplan, Mansardengeschoss, Dachgeschoss 1:500 pdf 22.05.2002

CD_Grundlage_Plan Stadt Brugg

- Abgabe_Brugg_2012_V2000.dwg dwg 02.04.2012
- Abgabe_Brugg_2012_V2004.dwg dwg 02.04.2012
- Abgabe_BruggUP_2012_V2000.dwg dwg 02.04.2012
- Abgabe_BruggUP_2012_V2004.dwg dwg 02.04.2012

Diverse Dokumente nach Planungsbeginn

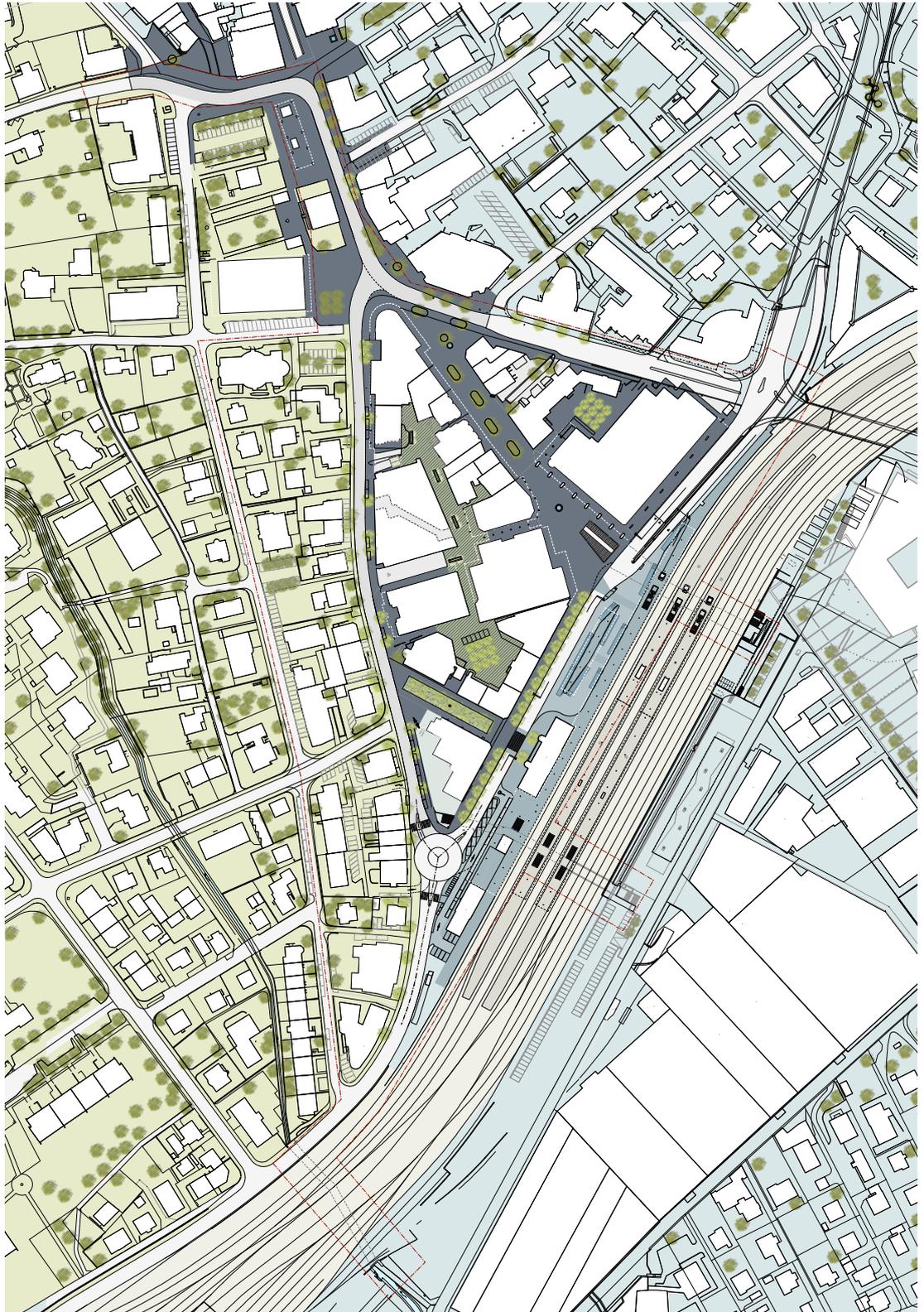
- Brugg AG - Perrondächer - Busbahnhof ABN, Stellungnahme Kantonale Denkmalpflege und Fachstelle für Denkmalpflege SBB AG pdf 12.07.2013
- Bahnhof Brugg, Bahnhofplatz Neumarkt Stellungnahme Anforderungen SBB pdf 05.03.2013
- Stellungnahme zum Zustand und der Erhaltungsfähigkeit der Linden im Bereich Neumarkt/Badenerstrasse in Brugg - Baumbüro Zürich pdf 31.05.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Postauto AG pdf 20.02.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (Abteilungen Tiefbau und Verkehr) pdf 28.02.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (öffentlicher Verkehr) und Postauto AG pdf 21.03.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (öffentlicher Verkehr) und Postauto AG pdf 02.04.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (Abteilungen Verkehrsplanung und Verkehrstechnik) pdf 17.04.2013
- Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (öffentlicher Verkehr) und Postauto AG pdf 29.04.2013
- Protokoll Sitzung Planerteam, Stadt Brugg, Abt. Planung und Bau pdf 07.06.2013
- Antworten Stadt Brugg, Abt. Planung und Bau pdf 12.02.2013
- Protokoll Stoos Architekten Koordinationssitzung Denkmalpflege 02 pdf 29.05.2013
- Protokoll Stoos Architekten Koordinationssitzung Bauherrschaft pdf 17.04.2013
- Protokoll Stoos Architekten Koordinationssitzung Denkmalpflege 01 pdf 08.03.2013
- Protokoll Stoos Architekten Koordinationssitzung SBB AG pdf 31.01.2013
- Protokoll Stoos Architekten Startsituation Stadt Brugg pdf 18.12.2012
- Protokoll BPK Brugg pdf 13.11.2013

Masterplan

Es wird ein Masterplan im Massstab 1:500 über den gesamten Planungserimeter erarbeitet als Leitlinie, Zielvorstellung, Richtprojekt mit sämtlichen relevanten Anliegen und Zielen sowie den Schnittstellen an den Perimeterrändern. Es werden mögliche Teilprojekte und deren Prioritäten erarbeitet. Der Erläuterungsbericht beschreibt das Konzept, die Etappierungen, die Dringlichkeiten, die Konfliktstellen und deren Abhängigkeiten. Daraus kann der Stadtrat gezielt die künftigen Entwicklungen lenken und einzelne Teilprojekte auslösen.

- Masterplan 1:500
- Bericht
- Matrix und Terminplan Planung und Ausführung
- Grobkosten Finanzbedarf

Mitwirkung: Stadtplanerin, Planung und Bau, Bau-und Planungskommission, Stadtrat



Plan SOLL verkleinert

2.3 Gesamtkonzept

Der Bahnhofplatz und der angrenzende Neumarkt sollen städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden und als zentraler Ort im Stadtgefüge erlebbar und für die BenutzerInnen attraktiver werden. Es soll eine Stätte der Begegnung, des Bewegens und Verweilens geschaffen werden.

Übergeordnete Ziele sind:

- Aufwertung Bahnhofplatz durch Priorisierung des Langsamverkehrs
- Verbesserte Anbindung an die Stadt
- Aufwertung der Aussenräume (Gestaltung und Nutzbarkeit)
- Schaffung oberirdischer Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr
- Verbesserung der Fuss- und Radwegverbindungen von Brugg nach Windisch
- Reorganisation Bushof „Brugg AG, Bahnhof/Zentrum“
- Wesensgerechte Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs
- Erhöhung der Standortattraktivität

Die Aufwertung des Gebietes «Bahnhofplatz-Neumarkt» ist eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe. Mehrere Akteure mit unterschiedlichen Wünschen und Erwartungen treffen in diesem Gebiet zusammen. Darum sollen sich die Überlegungen des Masterplans auch nicht auf die Aussenraumgestaltung alleine beschränken. Dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Radbeziehungen und den angrenzenden Bauten mit ihren Nutzungen wird ebenso Beachtung geschenkt.

In Übereinstimmung mit den im Studienauftrag formulierten übergeordneten Zielen und den laufenden Planungen von Kanton und Stadt werden im vorliegenden Masterplan folgende Hauptanliegen verfolgt:

Verbesserung der Anbindungen des gesamten kommerziellen Schildes Bahnhofplatz - Baudenerstrasse - Bahnhofstrasse - Aarauerstrasse

- an das Bahnhofareal und an den neuen Bushof
- an das Gebiet der Fachhochschule Seite Windisch
- an das Altstadtgebiet mit dem Stadthausplatz (die Stadt Mitte)

Schaffung von qualitativ aufgewerteten, prägnanten städtischen Aussenräumen:

- Boulevard Bahnhofplatz
- Bushof „Brugg AG, Bahnhof/Zentrum“
- Bahnhofstrasse Süd
- Bahnhof

Verstärkung der Qualitäten von bereits existierenden Räumen:

- Zwei Zonen des Neumarktplatzes
Die hoch frequentierte kommerzielle Mitte von Brugg soll eine entsprechende und angemessene städtische Qualität, Stimmung und Aufenthaltsqualität erfahren. Die Übergänge Lindenplatz und Bahnhofplatz sollen verbindend und barrierefrei in Erscheinung treten.
- Innenhöfe, Pocket-Parks
Aufwertung dieser wichtigen, rückwärtigen Orte als vollwertige Aussenräume im städtischen Gefüge. Aus den „Hinterhöfen“ sollen kleine Oasen urbanen Lebens werden.
- Strassenraum Bahnhofstrasse Nord / Aarauerstrasse
Die wichtigste Verkehrsader der Innenstadt soll auch für Fussgänger zum grosszügigen Boulevard und angenehmen Aufenthaltsort in der Stadtmitte werden und das Bild der „Neustadt“ prägen.
- Aufwertung Hauptstrasse als wichtige Verbindung der Altstadt mit dem Neumarkt
Die Verbindung von Alt- und Neustadt soll nahtlos und selbstverständlich erfolgen und sich als Einheit (anstelle von Nebeneinander) von Brugg darstellen.

Der vorliegende Masterplan berücksichtigt alle übergeordneten laufenden Prozesse und Konzepte wie KGV, STEP, RBW (Gesamtrevision Nutzungsplanung), Veloparkierung usw.

3 Übergeordnetes Baumkonzept

Linden sind von alters her sehr beliebte und viel verwendete Stadtbäume. Linden gibt es in einiger Varietät von mittelgrossen Bäumen bis zur mächtigen Kaiserlinde, weiter eignet sich diese Baumart vorzüglich zum Schnitt von geformten Kronen. Mit der `zerleiteten` mittelalterlichen Linde besitzt Brugg eine jahrhundertealte Tradition mit dieser markanten und zur Blütezeit verschwenderisch duftenden Baumart. In den unterschiedlichen städtebaulichen Situationen werden Linden auf immer andere Weise eingesetzt.

Der Ersatz der bestehenden Linden im Neumarkt wurde im Rahmen des Masterplans nochmals hinterfragt, geprüft und schliesslich verworfen. Der Wurzelraum der bestehenden Linden ist durch „Tröge“ stark eingeengt und begrenzt, was eine langfristige Entwicklung der Bäume massiv behindert¹. Dieser Umstand ist bei der Belagssanierung zu beheben und der durchwurzelbare Bodenraum ist zu vergrössern. Weiter liegt der Wurzelhals der Bäume ca. 30-40 cm über dem Belagsniveau, wodurch eine Integration der Bäume in den Belag und die Stadtebene nicht möglich wird. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Bäume im Neumarkt in grosse ellipsenförmige Bankelemente (Holzdecks²) zu integrieren. Damit wird auch das heute defizitäre Sitzangebot vergrössert.

Risiken:

- Gesundheitszustand der bestehenden Bäume nicht abschliessend beurteilt
- Bauarbeiten im Wurzelraum bestehender Bäume sind immer riskant
- Akzeptanz bei der Bevölkerung

¹ Stellungnahme zum Zustand und Erhaltungsfähigkeit der Linden im Bereich Neumarkt / Badenerstrasse in Brugg - Baumbüro Zürich, 12.07.2013

² Im Budget Werkdienst 2014 sind CHF 30'000.00 und 2015 CHF 60'000.00 für erste Tests vorgesehen



Legende neue Bäume / bestehende Bäume

4 Übergeordnetes Belagskonzept

Um die Zusammengehörigkeit zu betonen erhält der Schild Badenerstrasse – Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz (inklusive alte Zürcherstrasse, Neumarktplatz) einen einheitlichen Bodenbelag. Im Unterschied zum farbigen Asphaltbelag, wie im Studienauftrag vorgeschlagen, wurde eine neue Materialwahl ausgearbeitet: Um das Verbindende mit der übrigen Stadt, insbesondere der Altstadt, sichtbar zu machen und eine selbstverständlich wirkende Einheitlichkeit möglichst rasch zu erreichen, wird ein Naturstein-Pflaster vorgesehen. Als Vorbild und Materialwahl dient dazu der Bereich Eisiplatz mit seiner zeitlos hochwertigen, aber vertrauten Gestaltung. Zusammen mit den Steinbelägen der Altstadt erhält Brugg damit einen einheitlichen, verbindenden Ausdruck, eine hochwertige materielle Identität seiner Innenstadt. Der fremde, sich vom Rest der Stadt abhebende und unterscheidende rote Klinkerbelag wird somit ersetzt.

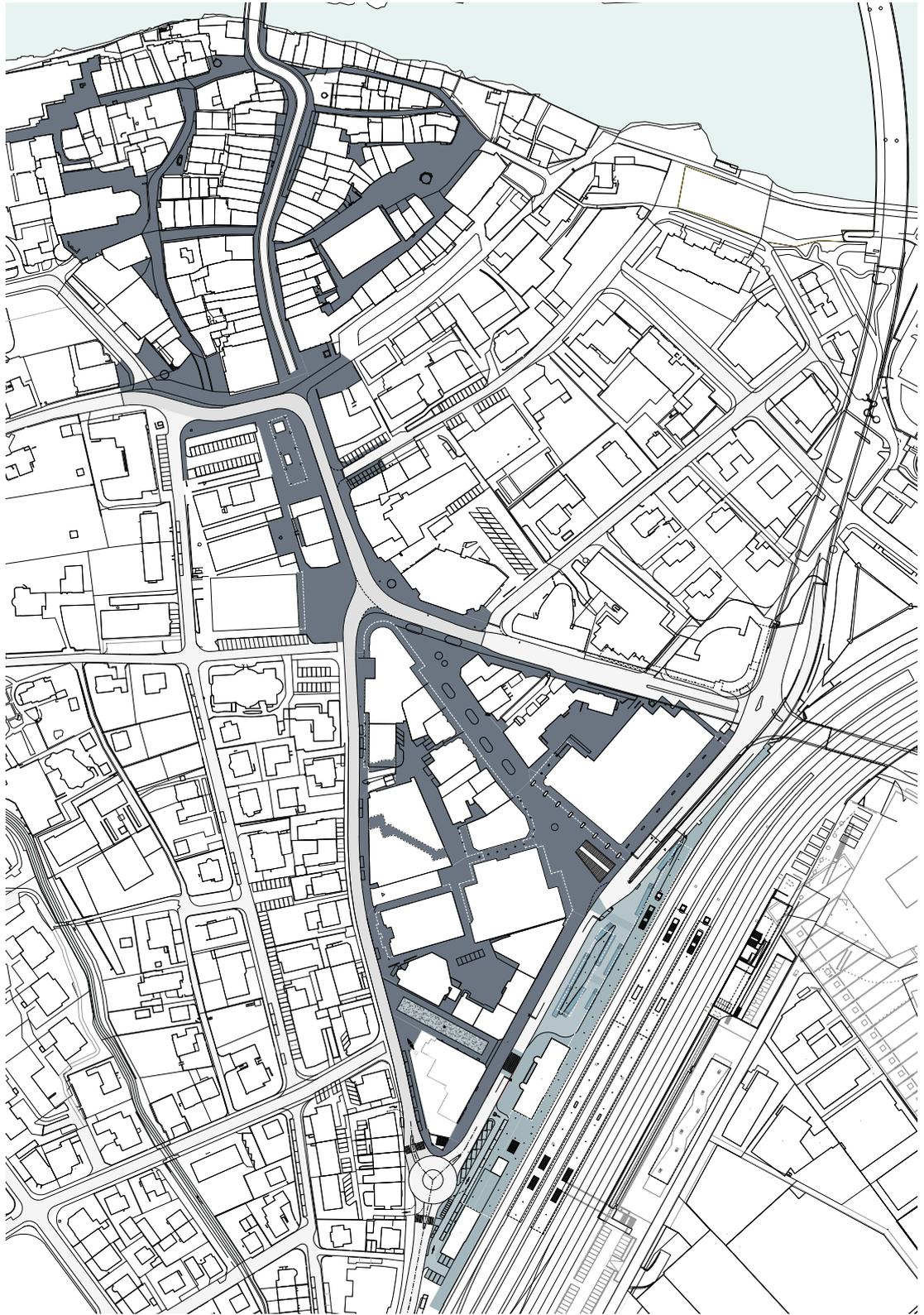
Im Unterschied zum Asphalt wirkt der Naturstein weniger „technisch“, sondern atmosphärisch ansprechender. Er ermöglicht fortwährende Ausbesserungen, Eingriffe (Werkleitungen) und Ergänzungen, ohne die entsprechenden Schadbilder und altert mit ansprechender Patina praktisch ohne Verschleiss.

Risiken:

- „Rauhe“ Oberfläche des Belags nicht von allen Nutzern erwünscht
- Abklärungen mit der PROCAP werden noch folgen



Bild Neumarktplatz



Belagskonzept

5 Übergeordnetes Velo- und Motorradparkierungskonzept

Das Veloparkierungskonzept des Bahnhofgebietes beinhaltet alle öffentlich zugänglichen Velo- und Motorradabstellplätze, die im Umkreis von 100 m Luftlinie zu den Zugängen zum Bahnhof liegen und neben dem Bahnhof auch den Zentrumsfunktionen von Brugg zuzuordnen sind. Zum vorliegenden Konzept der Veloparkierung¹ sind ergänzende Erhebungen für die Ermittlung der Anzahl und Belegung der Velo- und Motorradabstellplätze für das Jahr 2013 erfolgt. Insgesamt sind 717 Velo- und 16 Motorradabstellplätze gezählt worden. Gegen 90% der Velo- und Motorradabstellplätze waren am Zähltag² belegt. Die Veloparkierungen an der Aarauerstrasse und beim Zugang Bahnhof Windisch Süd waren überbelegt. Die Parkierung bei der Migros hatte im hinteren Bereich noch erhebliche Reserven. Gleichzeitig waren am Neumarktplatz zahlreiche Velos störend abgestellt.

Das wird sowohl von der SBB als auch von der Stadt Brugg mittelfristig als unzureichend betrachtet.

Die SBB³ fordert insgesamt bis 2020 900 VAP und bis 2030 1'000 VAP (davon mindestens 300 VAP auf der Seite des Aufnahmegebäudes). Die Stadt Brugg schätzt den Bedarf auf der Brugger-Seite bis 2025 auf 850 VAP.

Ein Versuch, die fehlenden VAP im Zuge der Campus Passage zu erstellen ist an den hohen Kosten und der aufwendigen Erschliessung gescheitert. Da auf Grund des Konzeptes an der Aarauerstrasse zwei kleinere Anlagen mit zusammen 66 VAP verloren gehen besteht ein grosser Handlungsbedarf.

Das Velokonzept des Masterplans sieht deshalb das Erstellen einer grossen Unterflur-Anlage bei der Personenunterführung Mitte auf der Brugger-Seite vor (siehe Teilprojekt 1f). An Stelle des jetzigen ebenerdigen Provisoriums mit 262 VAP können dort 460 VAP (bzw. 800 VAP bei einer zweigeschossigen Veloaufstellung) erstellt werden. Das lässt sich sehr gut mit der Umgestaltung und Aufwertung der SBB-Vorfahrt zum Bahnhof Brugg verbinden und liegt im Gebiet mit dem grössten Nachholbedarf.

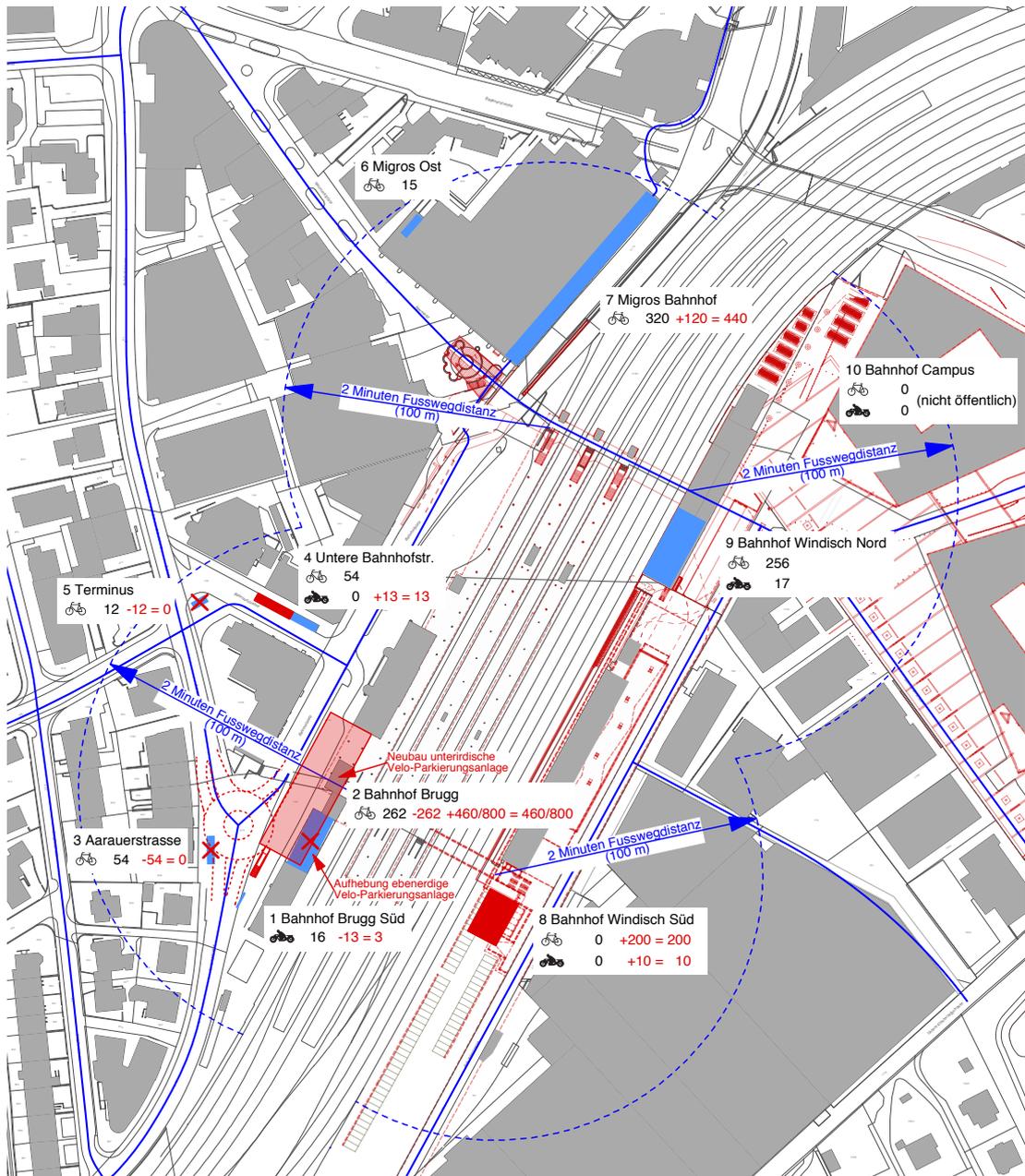
Daneben sind auf der Windischer-Seite bei der PU-Mitte und bei der Campus-Passage bei der Migros auf der Brugger-Seite 120 VAP (zweigeschossige Anordnung) vorgesehen.

³ Stadt Brugg, Konzept Zweiradparkierung Zentrum und Radrouten, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 2010

⁴ Donnerstag 27. Juni 2013

³ SBB, Stellungnahme Anforderungen, SBB Immobilien, 5. März 2013

Veloabstellplätze (VAP)		Seite Brugg	Seite Windisch	Total Bahnhofsgelände
Im 100 m Umfeld	Bestand	717	256	973
	Projekt	- 262 ¹ +460 /+ 800 ² - 54 ³ - 12 ³ + 120 ⁴	+ 200 ⁵	1425 / 1765
Davon direkt beim Perronzugang	Bestand	582	256	838
	Projekt	- 262 ¹ +460 /+ 800 ² + 120 ⁴	+ 200 ⁵	1356 / 1696
Davon unmittelbar beim oder auf dem Bahnhofsgelände	Bestand	262	256	518
	Projekt	- 262 ¹ +460 /+ 800 ²	+ 200 ⁵	916 / 1256
Insgesamt VAP	Projekt + Bestand	969 / 1309	456	1425 / 1765
<p>¹ Aufhebung best. Zweistöckige Veloparkierungsanlage ² Neubau Velo-Parkierungsanlage unter SBB-Vorfahrt (ein - / zweistöckige VAP 460/800) *Für die zweistöckige VAP braucht man +0.2m pro Fahrgasse, die Halle wäre ca. 0.5 m breiter. ³ Aufhebung Veloparkierung an der Aaraustrasse (Nr. 3) 1 Terminus (Nr.5) ⁴ Optimierung Migros VAP (Nr. 7) mit Doppelparkersystem (zweistöckige VAP) ⁵ Zusätzlich geforderte VAP beim Perronzugang Windisch Süd (Nr. 8)</p>				



Konzept Veloparkierung

- Velo-Abstellplätze (VAP) bestand
- Velo-Abstellplätze (VAP) neu
- 262 Angebot Veloabstellplätze heute
- +460 zusätzliches Angebot Veloabstellplätze
- 54 Veloabstellplätze aufgehoben
- Veloverbindungen
- - - Zugänge Bahnhof innerhalb 2 min Fusswegdistanz



Übersicht Veloparkierung

Das Konzept Veloparkierung des Masterplans geht erheblich über die bestehenden Forderungen von SBB und Stadt Brugg hinaus. Es fasst langfristig beinahe eine Verdoppelung der Veloabstellplätze im Bahnhofsumfeld ins Auge. Dabei steht die Vorhaltung dieser Flächen im Vordergrund. Die Realisierung kann Zug um Zug mit der Entwicklung der Nachfrage erfolgen.

Die Motorradparkierung ist ebenfalls der Abbildung zum Konzept Veloparkierung zu entnehmen. Insgesamt werden die Abstellplätze für Motorräder von heute 33 um 10 auf 43 erhöht. Die zusätzlichen Abstellplätze sind auf der Windischer-Seite vorgesehen.

Dazu sind folgende Massnahmen notwendig (die Nummern in den Klammern verweisen auf den Schemaplan „Veloparkierung“):

- Kompensation VAP Bahnhof Brugg (Nr. 2), Aarauerstrasse (Nr.3) und Terminus (Nr. 5) in eine unterirdische Veloparkierungsanlage
- Verschiebung von 13 Motorrad-Abstellplätze vom Bahnhof Brugg Süd (Nr. 1) an die Bahnhofstrasse Süd (Nr. 4)
- Optimierung VAP Migros Bahnhof (Nr. 7), ev. zweigeschossige Anordnung
- Zusätzliche VAP beim Perronzugang Windisch Süd (Nr. 8)

Tatsache bleibt, dass der verfügbare Raum im Erdgeschoss äusserst begrenzt ist und sich die Frage unterirdischer Veloparkierungen bei jedem grösseren Bauvorhaben im Bahnhofsbereich stellen sollte, z.B. Campus-Passage, Hochhausprojekt Bahnhof Süd, Erweiterung Hotel Terminus.

Risiken:

- Platz für weitere Veloparkierungen sind oberirdisch beschränkt
- Unterirdische Veloparkierungen sind oft nicht finanzierbar, wären aber eine Chance
Hier braucht es eine Grundsatzentscheidung

6 Möblierungskonzept, Elemente im öffentlichen Raum

Die heutige Möblierung der Innenstadt von Brugg ist sehr uneinheitlich und heterogen, wie die (unsystematische) Bildersammlung im Anhang (Beilage 04) aufzeigt. Es wird vorgeschlagen, eine einheitliche Typisierung der verschiedenen Möbel und Elemente vorzunehmen und durchzuführen. Ein Reglement für Private zur Verwendung von zum Beispiel Stühlen, Tischen, Schirmen und Topfpflanzen kann die Anstrengungen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes erheblich unterstützen (siehe z.B. Stadt Rapperswil).

„Weniger ist oft mehr“ sollte generell als Haltung gelten, vorhandene Konzepte (Bänke, Abfalleimer und Signaletik usw.) geschärft und Bestehendes immer wieder aufgeräumt und kritisch hinterfragt werden.

Im Anschluss an den Studienauftrag 2006 wurde als erstes Teilprojekt die Signaletik / Information umgesetzt. Ebenso sind gewisse Standardisierungen im Bereich Bänke, Abfalleimer usw. vorhanden.

Risiken

- Widerstand Privater bei zu strenger Reglementierung
- „Das Auge gewöhnt sich an alles“. Es braucht manchmal die auswärtige Betrachtung des Vorhandenen

7 Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept wird in enger Zusammenarbeit mit IBB Strom AG und der Stadt Brugg erarbeitet.

Bahnhofplatz

Hohe Kandelaber an der Fahrbahnkante begleiten den neuen Bahnhofplatz und leuchten die Fahrbahn gleichmässig aus.

Der Fussgängerbereich unter den Linden wird von niedrigeren Mastleuchten erhellt. Diese stehen auf der Achse der Bäume, nahe bei den Stämmen, und bringen auch das Laubwerk der Linden dezent zur Geltung.

Der gleiche Leuchtentyp wird zweiseitig entlang dem chaussierten Feld in der Bahnhofstrasse eingesetzt.

Am Aufnahmegebäude werden neu Wandausleger vorgesehen.

Die Bahnhofvorfahrt und das Busperrondach werden von der Dachuntersicht herab beleuchtet.

Neumarktplatz

Netzartig aufgespannte Abhängeleuchten erhellen die ganze Fläche zwischen Bahnhofplatz und Lindenplatz. Diese sind in 3-er Gruppen angeordnet und bilden so eine neue Formqualität, die sich von Einzelleuchten abhebt. Zusammen mit den Schaufensterbeleuchtungen entsteht ein durch Licht definierter Aussenraum.

Die Abspannungen können auch für temporäre und festliche Anlässe genutzt werden.

Campus-Passage

Von der Passage her dringt ein markanter Lichtschimmer hervor, der optisch auf die Verbindung zu Windisch und zum Campus hinweist.

Die Unterführungen werden von der Decke her kontinuierlich ausgeleuchtet und durch Schaufensterbeleuchtungen ergeben sich Lichtstrukturierungen.

Strassen

Die Beleuchtung der umgebenden Strassen wird belassen, da diese Teil des gesamten Strassennetzes ist.

Risiken

- Feuerwehreinsatz im Bereich Neumarktplatz (Spannkabelnetz Neumarktplatz)



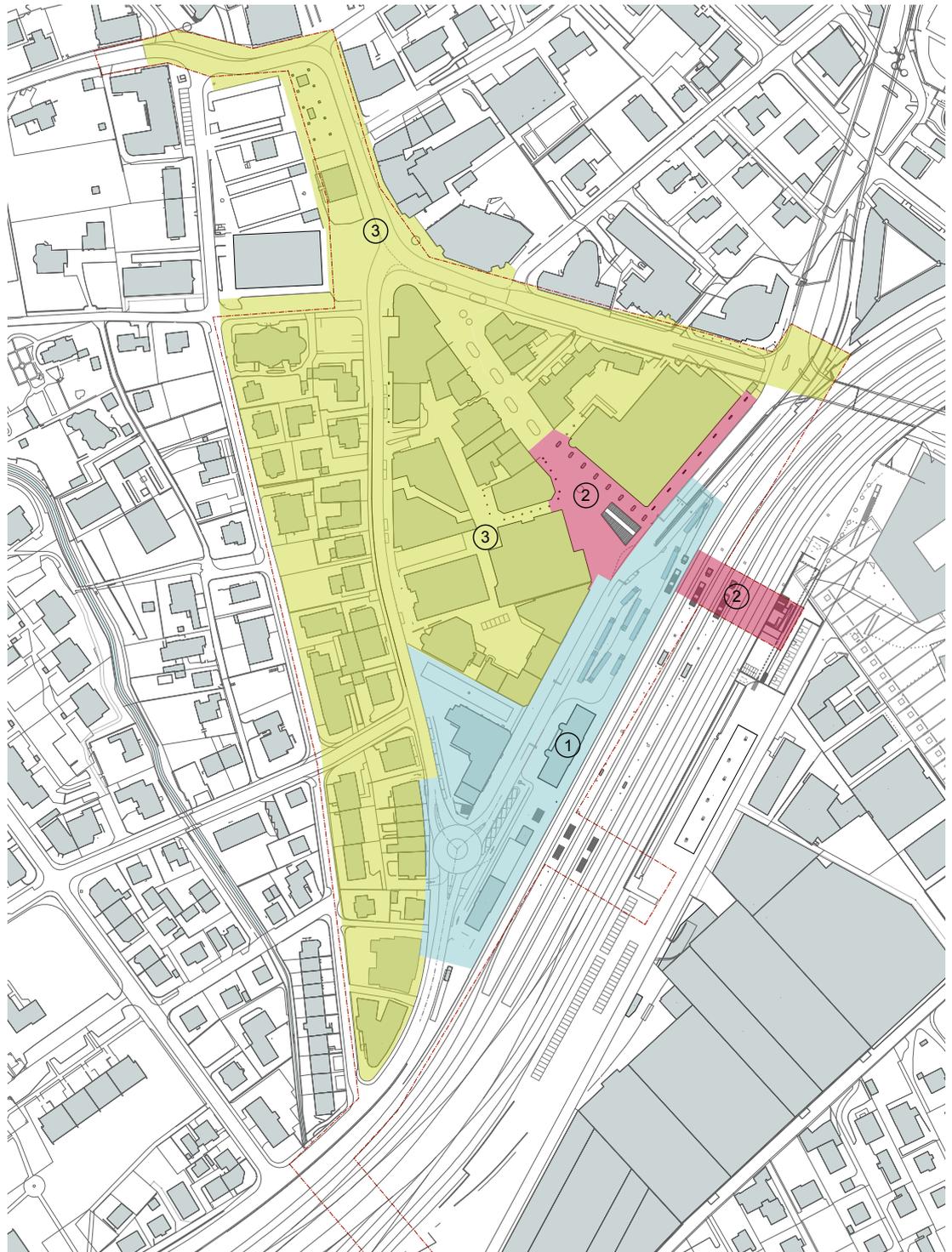
Beleuchtungskonzept

8.1 Übersicht Masterplan

Um die Kommunikation und die Übersicht des Masterplans zu vereinfachen, wurden Teilbereiche und Teilprojekte definiert:

Teilbereiche

1. Bahnhofplatz
2. Campuspassage
3. Zentrum

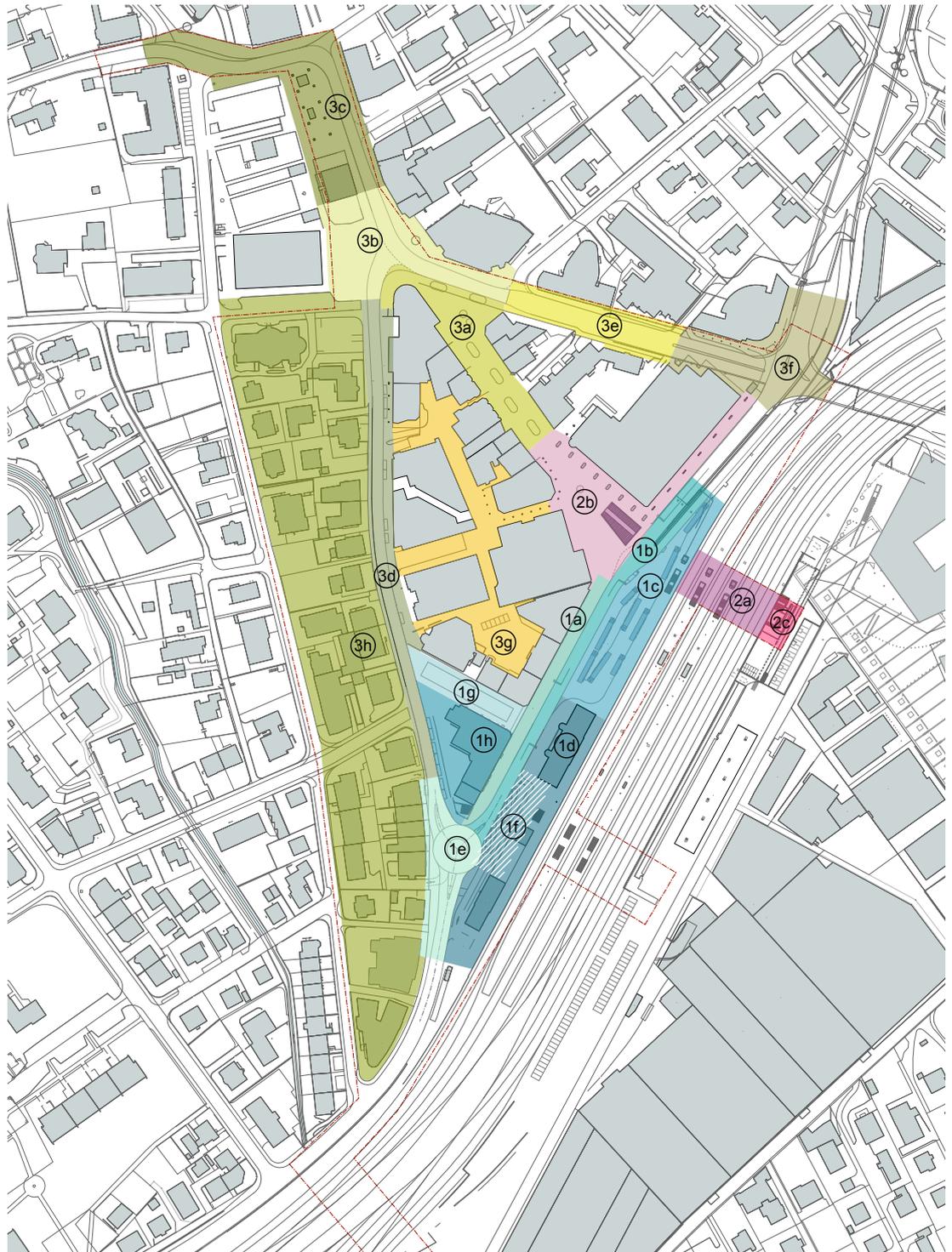


Teilprojekte:

1. Bahnhofplatz
 - 1a Boulevard
 - 1b Kantonsstrasse
 - 1c Bushof Brugg AG, Bahnhof/Zentrum
 - 1d Bahnhof
 - 1e Kreisel Aaraustrasse
 - 1f Unterirdische Veloparkierung
 - 1g Bahnhofstrasse Süd
 - 1h Schild Terminus

2. Campuspassage
 - 2a Personenunterführung
 - 2b Neumarktplatz Süd
 - 2c Aufgang Campus

3. Zentrum
 - 3a Neumarktplatz Nord
 - 3b Lindenplatz
 - 3c Hauptstrasse
 - 3d Bahnhofstrasse Nord
 - 3e Badenerstrasse
 - 3f Knoten Neumarkt
 - 3g Binnenräume, Pocket-Parks
 - 3h Schild Stapfer



8.2 Teilbereich 1 / Bahnhofplatz

Ein neuer 7 m breiter, mit Bäumen bepflanzter Boulevard -Trottoirbereich⁶ vor den kommerziellen und kulturellen Nutzungen auf der Stadtseite ist eines der Hauptmerkmale des neu gestalteten Bahnhofplatzes. Diese neue Visitenkarte mit dem o.g. Natursteinpflasterbelag heisst die Besucher willkommen. Der breite Fussgängerbereich verbindet die drei städtisch wichtigen Einmündungen in den Bahnhofplatz: Neumarktplatz, Bahnhofstrasse und Aarau-erstrasse. Gemeinsam mit der klassizistischen Häuserzeile, ergänzt durch beidseitig flankierende Neubauten wird das Vis-à-Vis des Bahnhofareals mit dem sehr breiten, multifunktionalen Trottoir zum einladenden Empfangsbereich. In Reihe gesetzte Linden unterstützen diese städtebauliche Geste.

Durch die Erhaltung des Aufnahmegebäudes und des Betriebsgebäudes ist der Platz offener, generöser, übersichtlicher und transparenter gestaltet. Zwischen beiden Bauten ist ein grosszügiges, markantes Dach aufgespannt: Es ist der Treffpunkt am Bahnhof (Taxistandort, Kiss and Ride, Kiosk, Café, Info, Warteraum etc.).

Neuere Entwicklungen, wie die Post und die Läden an der Bahnhofstrasse und zukünftige Entwicklungen auf der andern Geleiseite (Hochhaus, Bushof Süd, Parkierung etc.) bestätigen, dass dieser Empfangsbereich trotz Campus-Passage ebenfalls an Bedeutung gewinnen wird.

Die räumliche Neugestaltung des Empfangsbereiches der SBB wertet diesen Bereich mit dem Betriebsgebäude, aber auch den etwas abseits- und brachliegenden Bereich südlich davon, auf. Der ganze Bereich rückt näher an den Empfangsbereich heran.

Die Busse halten wie die Züge am Perron 1 oder am neuen, ebenfalls gedeckten Busperron an. Der Bereich im Süden des Betriebsgebäudes bleibt mit dem Betriebsgebäude potentielles Entwicklungsgebiet der SBB.

Die grosszügigen, oberirdischen Querungen des Bahnhofplatzes sind an drei Stellen vorgesehen:

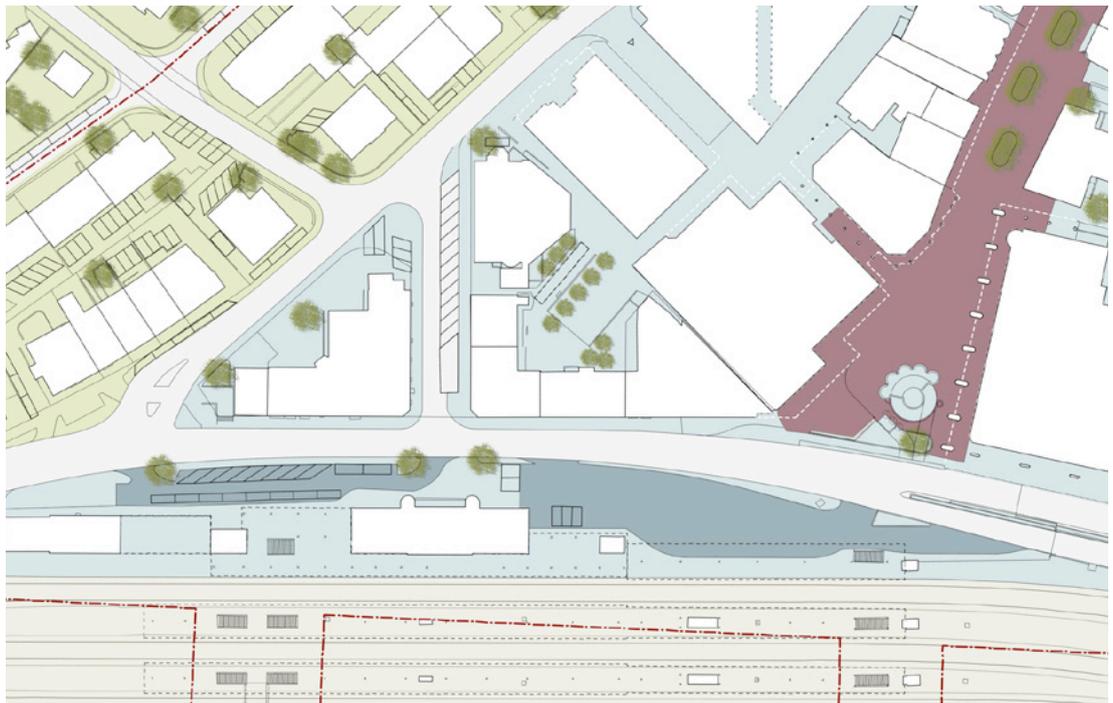
- in direkter Fortsetzung des Neumarktplatzes
- in direkter Fortsetzung der Bahnhofstrasse Süd zum SBB Aufnahmegebäude
- beim neuen Kreisell Aarau-erstrasse

Bahnhofstrasse Süd

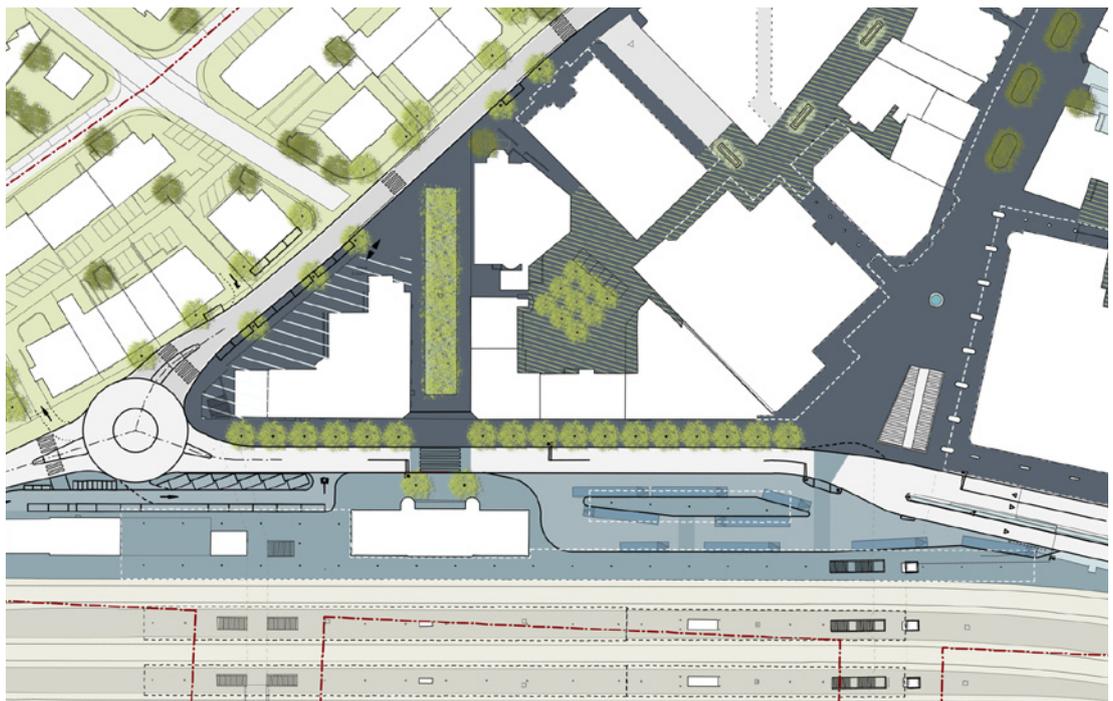
Dieser Auftakt zur Stadt als Gegenüber des Empfangsgebäudes wird einfach aber repräsentativ aufgewertet. Eine in das Natursteinpflaster eingelassene Kiesfläche wird von einem Baumdach überstellt. Seitlich des Baumdachs bleibt Raum für Anlieferungs- und Notfallverkehr. Unter dem Dach aus geschnittenen Linden werden Veloständer angeboten. Die aufgehobenen Kurzzeitparkplätze werden durch Längsparkplätze an der Aarau-erstrasse ersetzt.

⁶ Im Studienauftrag war dieser Boulevard 9 m breit. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen seitens SBB AG und Postauto AG wurde dieser auf 7 m reduziert

Verkehr:



Bestand



Masterplan

Öffentlicher Verkehr – kurze Wege und klare Ordnung Bushof Brugg AG, Bahnhof/Zentrum

Um den Bushof auf den langfristigen Bedarf abzustimmen wurde die Anzahl, Länge, Ausrichtung und Lage der Haltekanten mit der Postauto AG und dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt - Abteilung Verkehr ausgearbeitet⁷.

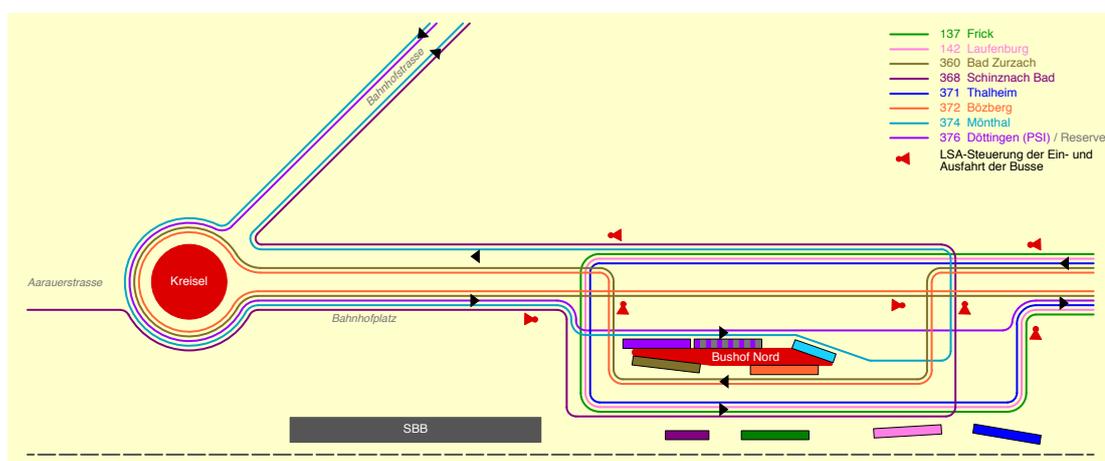
Der Bushof erhält eine überdeckte Mittelinsel mit 5 Haltekanten; die anderen 4 befinden sich entlang dem Perron 1, ebenfalls überdeckt. 7 der insgesamt 9 Haltekanten sind für 18.75 m Gelenkbusse konzipiert.

Die Anordnung der Haltekanten erlaubt die autonome Zufahrt von 7 Bussen, sowie die autonome Wegfahrt von 8 Bussen. Die Busse haben eine fest zugeordnete Haltekante, in zwei Fällen sind es Doppelhaltestellen, die Fahrgäste können sich an der dynamischen Fahrgastinformation orientieren.

Eine Reserveposition ist zusammen mit dem Bus 376 nach Döttingen an einer langen Haltekante (Doppelhaltestelle) angeordnet. Im Normalfall steht auf dieser Reserveposition der Zusatzkurs Döttingen/PSI. Fast alle Busse können direkt in der gewünschten Richtung zu- und wegfahren (mit Ausnahme der Busse 360 nach Bad Zurzach und 372 nach Bözberg, die über den neuen Kreisel wenden).

Die Ausfahrt der Busse ist wie heute mit einer LSA gesichert. Die beiden Buslinien 360 nach Bad Zurzach und 372 nach Bözberg verkehren innerhalb des Bushofes im Gegenverkehr, weshalb neu auch die Ausfahrt beim Aufnahmegebäude der SBB mit einer LSA zu sichern ist (zusammen mit der Fussgängerquerung bei der Bahnhofstrasse).

Die optimale, unmittelbare Umsteigesituation Bus / Bahn bleibt erhalten; Zugänglichkeit, Übersichtlichkeit, Komfort und Sicherheit werden erheblich verbessert. Die Haltekanten sind 16 cm hoch und an den Einstiegsstellen für Behinderte mind. 2.5 m breit, damit bei den seltenen Fällen wo das notwendig ist (schwere elektrische Rollstühle oder Trailer) eine Rampe eingesetzt werden kann.



Betriebskonzept - Parallelogramm mit Gegenverkehr

⁶ Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (öffentlicher Verkehr) und Postauto AG. Einzig auf zwei unabhängige Reservebusse muss verzichtet werden. Die Anforderungen sind gegenüber dem Studienauftrag gestiegen.

Fussgänger

Das Angebot an Fussgänger-/ Aufenthaltsflächen wird auf der ganzen Länge des Bahnhofplatzes qualitativ und quantitativ markant erhöht und verbessert. Die Übergänge zum Bahnhofareal werden zahlreicher und direkter. Der Fussgängerboulevard bietet mit 7 m Breite ausreichend Platz für Fussgänger, Bäume und Aussenbestuhlungen.

Sichere Verbindungen für den Veloverkehr

Für ein bequemes Queren der SBB Geleise bei der Campus-Passage helfen beim Zugang Neumarkt (Nord) und Campus (Süd) Schieberinnen. Die Campus-Passage ist künftig genügend breit, so dass möglichst keine Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern entstehen.

Die Verbindung zur kantonalen Radroute wird durch die Bahnhofstrasse hergestellt. In der umgestalteten Bahnhofstrasse zwischen Aarauerstrasse und Altstadt verkehren Velofahrende auf der Fahrbahn.

Fussgängerquerung des Bahnhofplatzes und Veloführung

Die bedeutendsten Fussgängerquerungen verlaufen zur Zeit durch die Campus-Passage und in der Verlängerung der Bahnhofstrasse. Dazu hat eine Stichprobenerhebung (Videoaufnahme) in der Abendspitzenstunde eine nicht unerhebliche Anzahl (22 Personen) von gefährlichen illegalen Querungen auf der Höhe des Neumarktplatzes ergeben. Diese benutzen auf Seite Neumarkt die Lücke in der Abschränkung, die für den Veloverkehr offen steht.

Da im fraglichen Bereich zur Sicherung der Busausfahrt ein Lichtsignal gestellt werden muss, wird eine Insel erforderlich. Diese bekommt im Bereich der Fahrbahngabelung zusätzlich eine Abgrenzungsfunktion gegenüber dem Bushof und ermöglicht das Einrichten einer signalgeschützten Querung für Velos und Fussgänger. Die problematische Linksabbiegerspur für Velos in der Strassenmitte könnte dadurch entfallen. Sie wird ohnehin nur schwach genutzt (in unserer Stichprobenerhebung waren es 7 Fälle). Die verkehrstechnische Machbarkeit dieses Lösungsansatzes (Kapazität, Rückstau, technische Details) ist noch nicht abgeklärt und nachgewiesen. Wir gehen zur Zeit davon aus, dass der Neumarktknoten kapazitätsbestimmend ist und für die Abstimmung der Lichtsignale auf dem Bahnhofplatz eine Lösung gefunden werden kann. Hier besteht noch ein Widerspruch zur Haltung des DBVU, Verkehrsplanung⁸.

Motorisierter Individualverkehr – die Strategie der langsamen Verkehrsverflüssigung

Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der neue Kreisel am westlichen Ende führen zu angepassten Fahrgeschwindigkeiten im zentralen Bahnhofsbereich. Die Bahnhofstrasse Süd zwischen Bahnhofplatz und Aarauerstrasse wird zur Fussgängerzone (ausgenommen Anlieferung). Der Kreisel gewährleistet alle bisherigen Fahrbeziehungen, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen bleibt erhalten. Eine Begegnungszone in diesem Bereich ist aus Sicht der Planer nicht gewünscht.

⁸ Aktennotiz IBV Hüslers: Abstimmung mit Kanton Aargau (Abteilungen Verkehrsplanung und Verkehrstechnik) 17.04.2013.
Die Realisierbarkeit eines Fussgängerstreifens über die Kantonsstrasse im Raum des Bushofes Nord betrachtet Götz Timcke als schwierig.

Bahnhof, Vorfahrt SBB

Die Vorfahrt wird wie heute im Einbahnverkehr betrieben. Die Zufahrt erfolgt von der Aarau-erstrasse südlich des neuen Kreisels. Für Notfahrzeuge und Velos ist die Zufahrt auch direkt aus dem Kreisel möglich. Folgende Auto-Abstellplätze werden angeboten:

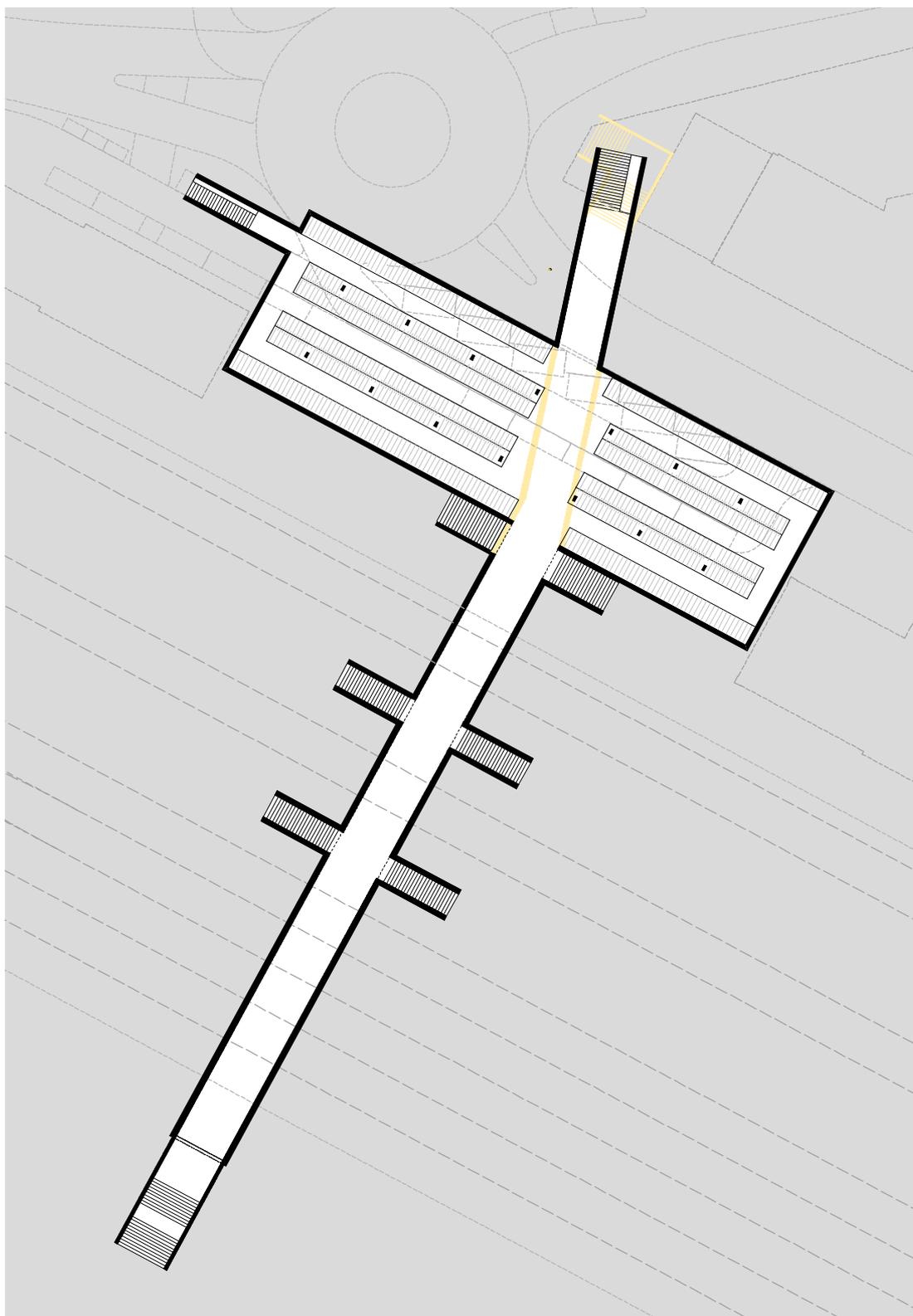
-	Kiss+Ride Abstellplätze	11 PP
-	Mobility Abstellplätze	3 PP
-	Taxi Abstellplätze/Wartespur	5 PP
-	SBB Abstellplätze	4 PP
	Total	23 PP

Von den geforderten 6 Abstellplätzen für die SBB⁸ können 4 auf Seite Brugg angeboten werden. Die restlichen 2 Abstellplätze sollen auf Seite Windisch Platz finden⁹. Neben den insgesamt 23 Auto-Abstellplätzen werden 12 Motorrad-Abstellplätze angeboten.

Neue unterirdische Veloparkierungsanlage Personenunterführung Mitte

Mit der Umgestaltung und Aufwertung der Vorfahrt Bahnhof Brugg bietet sich die einmalige Gelegenheit, in diesem bahnhofsnahen Bereich und in unmittelbarer Verbindung zur Personenunterführung Mitte mit einer unterirdischen und somit gedeckten und bei Bedarf auch bedienten Veloparkierungsanlage das Defizit der Veloabstellplätze in diesem Bereich des Bahnhofs langfristig zu beheben. Direkte Zugänge über die Personenunterführung und Treppen mit Schieberinnen sollen einen möglichst grossen Benutzungskomfort anbieten. Mit einer eingeschossigen Anordnung können damit rund 460 VAP angeboten werden, mit einer zweigeschossigen Anlage wären gar 800 VAP möglich.

⁸ Bahnhof Brugg, Bahnhofplatz Neumarkt, Stellungnahme Anforderungen SBB 05.03.2013
⁹ Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg, Sondernutzungsvorschriften, 22.05.2002



Personenunterführung Mitte mit neuer unterirdischer Veloparkierungsanlage

Dächer Bahnhofensemble / Denkmalpflege

Gerade der Bereich Bahnhof Brugg ist aus denkmalpflegerischer Sicht äusserst wertvoll. Die Basis für Bearbeitung dieses Teilbereiches bildet der gültige Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg vom 6. März 2002¹⁰. Der erste Kontakt mit der Denkmalpflege des Kantons und der SBB hat gezeigt, dass es in diesem Bereich noch offene Fragen im Zusammenhang mit notwendigen Anpassungen der Perrondächer und Kleinbauten (Wartehaus) gibt. Als Kompromiss billigt die Kantonale Denkmalpflege und die Denkmalpflege der SBB AG einen Teilabbruch der Perronüberdachung inkl. Wartehäuschen im Bereich des Bushofs¹⁰, allerdings besteht sie darauf „die restliche Perronüberdachung einschliesslich mindestens eines Trägerfeldes vor der Nordostfassade des Aufnahmegebäudes ist mit entsprechenden Dachabschlüssen - analog zum heute bestehenden Zustand - zu erhalten.“

Untersuchungen haben gezeigt, dass dies einerseits aber wiederum grosse Kompromisse in der Funktionalität des Bushofs bedeutet und andererseits aus Sicht eines heutigen Bahnhofensembles gestalterisch keine befriedigende Lösung ermöglicht.

Da die Bedeutung des Bahnhofes im Bereich der PU-Mitte aus städtebaulicher Sicht stark zunehmen wird, sollte die Frage der Gesamterscheinung des Bahnhofes Brugg mutiger und grosszügiger gedacht werden. Entsprechend der Haltung im Studienauftrag soll die ganze Dachsituation Perron 1, neuer Bushof und Vorfahrt Bahnhof im Sinne eines neuen Ensembles neu gestaltet werden. Offenheit und Grosszügigkeit stehen im Vordergrund.

¹⁰ Brugg AG - Perrondächer - Busbahnhof ABN, Stellungnahme, Kantonale Denkmalpflege und Fachstelle für Denkmalpflege SBB AG, 12.07.2013



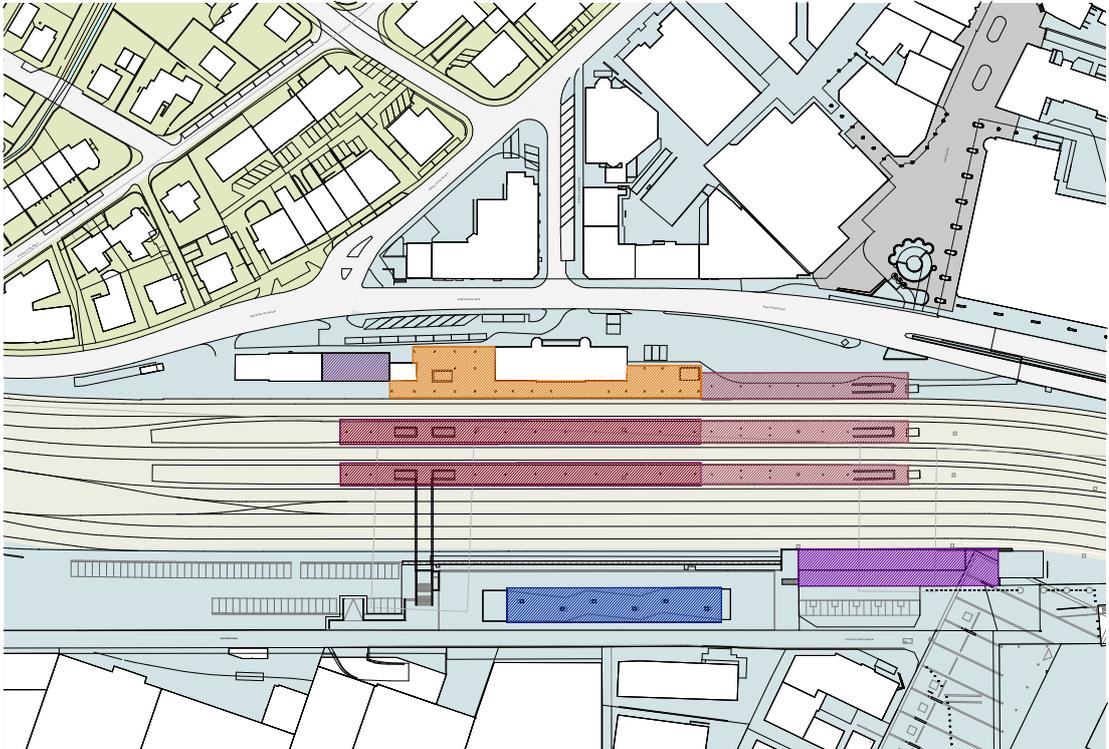
Skizze Bahnseite



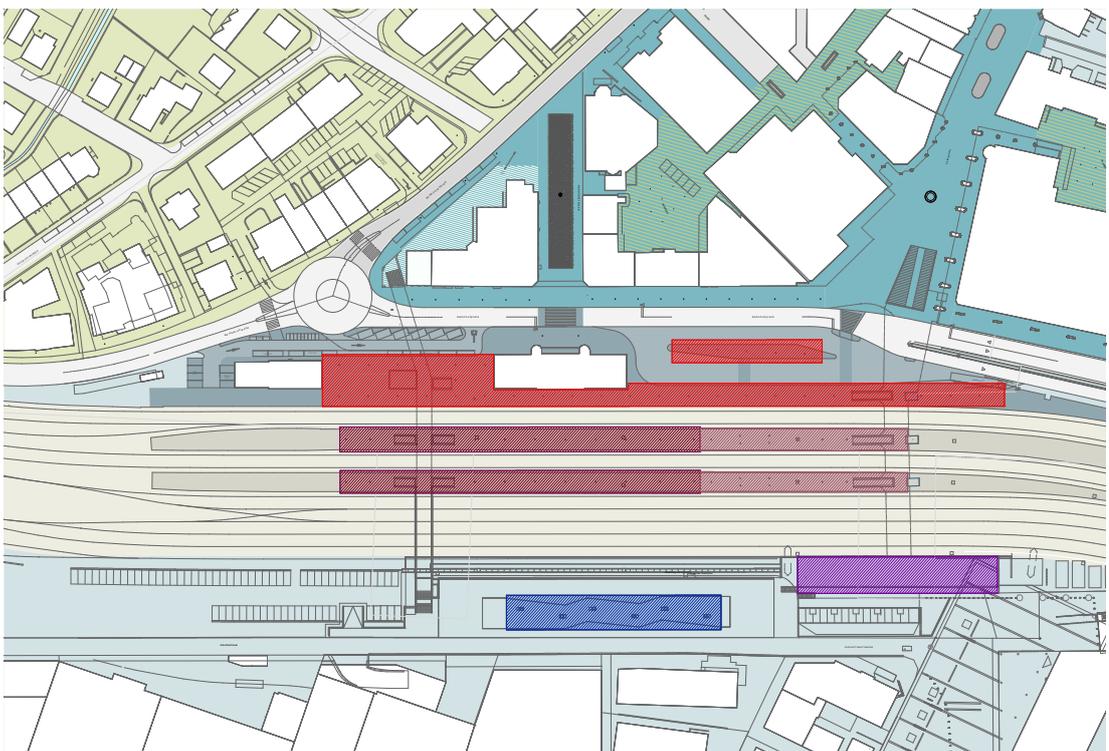
Skizze Bushof



Visualisierung Vorfahrt



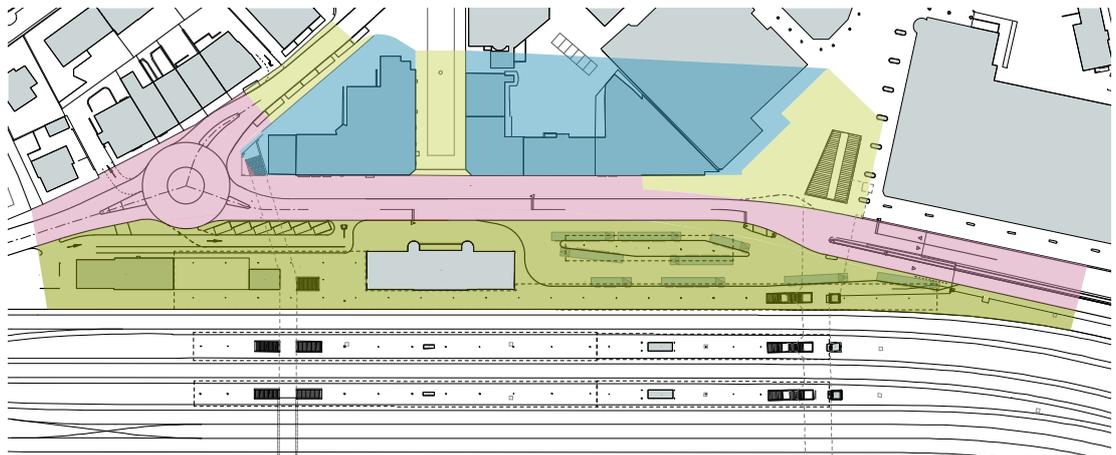
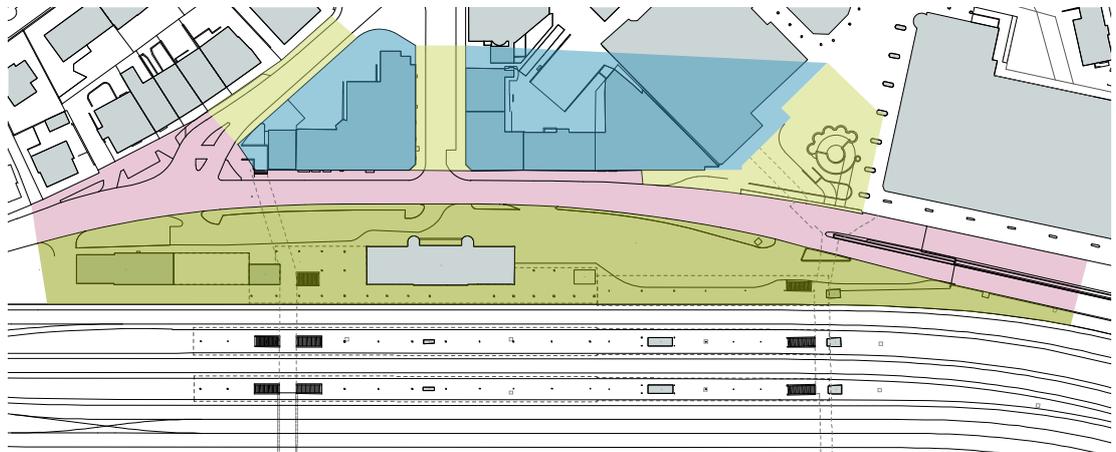
Dächer Bahnhof Bestand



Dächer Bahnhof Masterplan

Landabtausch

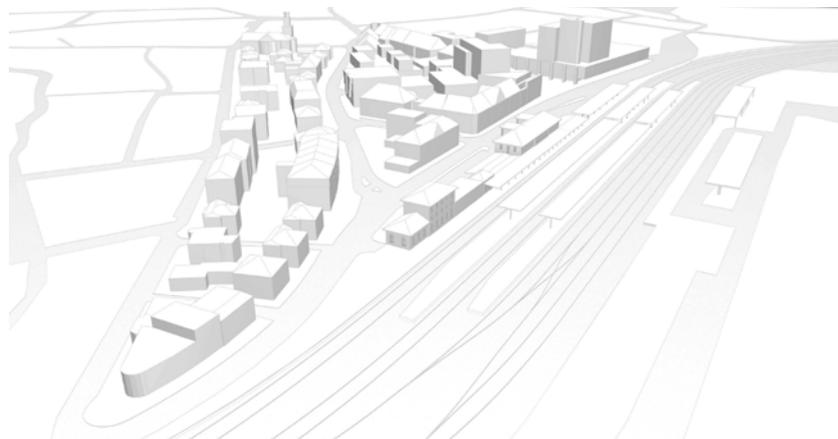
Für die Frage der realen Umsetzung der Idee der Umgestaltung Bahnhofplatz mit dem breiten Boulevard ist die Frage der Parzellensituation von zentraler Bedeutung. Betrachtet man einen fiktiven Ausschnitt und vergleicht dabei die heutige Situation der Parzellen mit der möglichen Parzellensituation auf Basis des Masterplanes, erkennt man, dass die Flächen-differenzen minimal sind. Je nach Lösung der Parzellenstruktur im Bereich des neuen 7 m breiten Boulevards liessen sich die Differenzen nahezu ausgleichen.



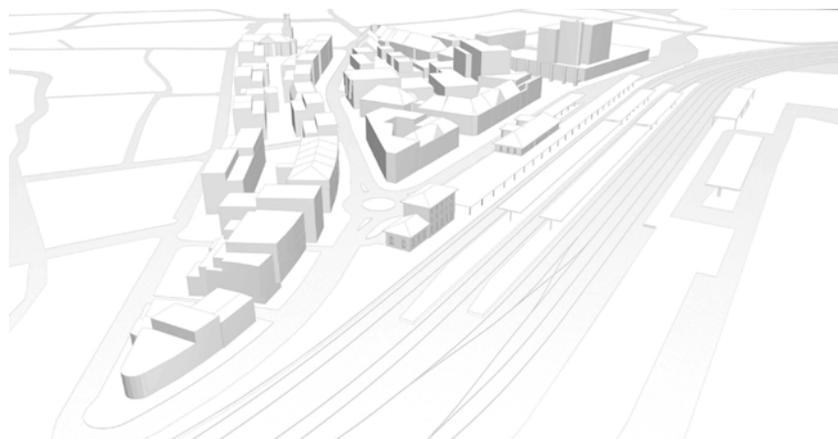
Eigentümer	Bestand	Masterplan	Differenz
Staat Aargau	4'370 m ²	4'630 m ²	260 m ²
Einwohnergemeinde Brugg	2'419 m ²	2'311 m ²	-108 m ²
SBB AG	6'309 m ²	6'224 m ²	-85 m ²
Private	4'866 m ²	4'799 m ²	-67 m ²

Schild Terminus: Vervollständigung

Der Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg¹¹ schlägt vor, beim Schild Terminus nur den Winkelbau zu erhalten und den Rest zu einem eigentlichen Blockrandbau zu vervollständigen. Dieser Baustein ist aus städtebaulicher Sicht eminent wichtig und deswegen auf allen Ebenen zu unterstützen. Die Fassade soll allseitig gleichwertig sein und die heutige Hinterhofseite vergessen machen. Hier kann ein eigentliches Eingangstor zur Innenstadt Brugg entstehen.



Bestand



Neu Schild Terminus

Risiken:

- Grosses Teilprojekt mit vielen zwingenden Abhängigkeiten
- Konflikt Haltung Denkmalpflege im Bereich Bushof, Umgang mit bestehendem Dach und den Nebenbauten des Aufnahmegebäudes
- Verkehrspolitik Kanton, Abteilung Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, im Bezug zur Fussgängerquerung
- Komplexe Schnittstelle SBB AG - Postauto AG - Kanton Aargau - Stadt Brugg
- Landabtausch, Landkauf: Verhandlungen, unterschiedliche Interessen

¹¹ Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg, Sondernutzungsvorschriften, 22.05.2002

8.2 Teilbereich 2 / Campus-Passage

Personenunterführung (inkl. Aufgänge)

Die unterirdische Passage als Hauptverbindung zwischen zwei Ortschaften und als Auftakt zur Fachhochschule und zur Klinik Königsfelden braucht eine angemessene Grösse, Breite, Gestaltung, wie auch passende Nutzungsangebote. Sie ist aus städtebaulicher Sicht von grösster Bedeutung für die Region. Sie ist für viele Besucher der erste Eindruck, sozusagen die Visitenkarte.

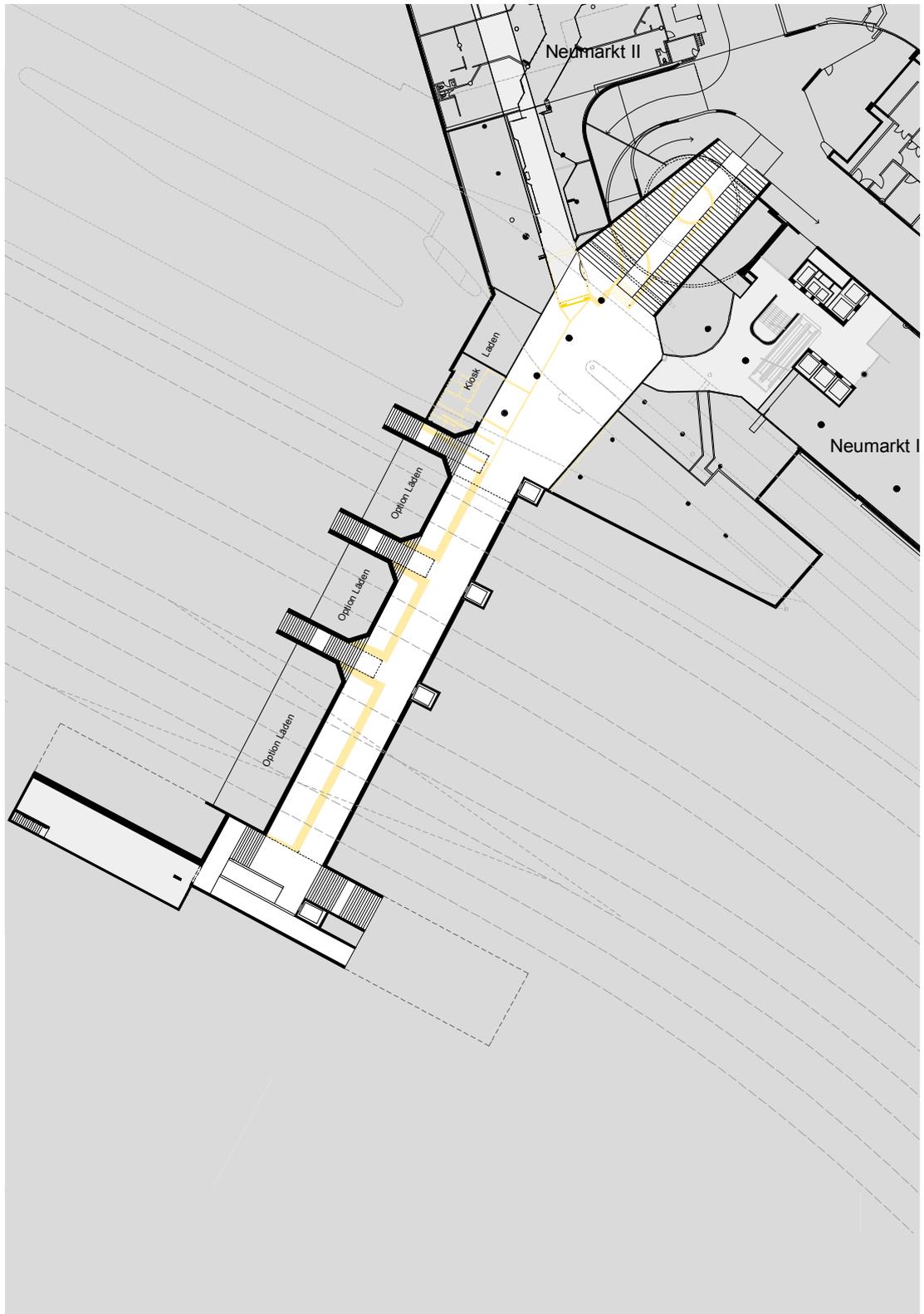
Basis des heutigen Planungsstandes bildet die Machbarkeitsstudie vom Oktober 2009. Diese hat zusammen mit allen Beteiligten ergeben, dass auf eine getrennte Velospur aufgrund von unverhältnismässig hohen Kostenerwartungen und funktional äusserst aufwendigen Anbindungen verzichtet wird. Die Verbreiterung der Passage auf 8 m wird als optimale Lösung betrachtet. Als Option können nach Bedarf und Wirtschaftlichkeit entlang der Passage zusätzliche Nutzräume realisiert werden. Der neue Aufgang zum Neumarktplatz ist, wie im Studienauftrag illustriert, eine flache angenehm begehbare Treppenanlage mit einer doppelten, mittigen Schieberampe. Die Campus-Passage öffnet sich einladend trompetenförmig zum Neumarktplatz, lässt Tageslicht nach unten strahlen und wird dessen Attraktivität als städtischen Ort und als wichtige Verbindung wesentlich steigern.

Die Campus-Passage ist offiziell noch immer Teil der kantonalen Veloroute. Anlässlich der Machbarkeitsstudie der Campus-Passage wurde aufgrund der schwierigen Schnittstellen Aufgang Windisch und Aufgang Brugg auf eine befahrbare separate Veloroute verzichtet. Dies wurde von Götz Timcke anlässlich der Sitzung vom 17.04.2013⁵ bestätigt. Die Veloroute ist im Bereich der Campus-Passage also nicht befahrbar, aber möglichst komfortabel mit Schieberampen querbar. Die Schieberampe für Velos führt an den richtigen Ort. Eine Velorampe auf der Brigger Seite käme in den Bereich des neuen Boulevards am Bahnhofplatz zu liegen und würde stark von der Velowunschlinie abweichen und die Schieberampe nicht ersetzen. Das ursprüngliche Projekt hat diese Rampe im Zusammenhang mit einer unterirdischen Veloparkierung und einer separaten Veloführung in der Passage vorgesehen. Trotz allen Schwierigkeiten soll die separate Veloroute nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Risiken:

- Aufteilung der Kosten
- Kürzlich ausgeführte Arbeiten im Bereich Neumarkt
- Schwierige Schnittstelle Stadt Brugg – Neumarkt
- Haltung Neumarkt
- Änderung in der Haltung zur kantonalen Veloroute⁵
- Umgang NK 118

⁵ Aktennotiz IBV Hüsler: Abstimmung mit Kanton Aargau (öffentlicher Verkehr) und Postauto AG, 17.04.2013



Campus-Passage



Campus-Passage, neuer Aufgang zum Neumarktplatz



Campus-Passage, neue Aufgänge zu den Geleisen

Neumarktplatz Süd

Durch den grossen Aufgang der Campus-Passage in den bestehenden Neumarktplatz ist es folgerichtig, dass der südlich Teil des Platzes zum Teilbereich der Campus-Passage gehört.

Die Eingriffsvorschläge zum Neumarktplatz konzentrieren sich im Wesentlichen auf die von der Stadt Brugg beeinflussbaren Aussenbereiche:

Dank dem sehr breiten Bahnhofplatztrottoir gestaltet sich der Übergang vom Bahnhofplatz in den Neumarkt ungezwungen.

Der trompetenförmige, sich gegen den Bus- und Bahnhof sowie die Fachhochschule öffnende Neumarktplatz ist entrümpelt und bleibt weitgehend frei von Möblierungen, um weiterhin seine Rolle als vielseitig benutzbarer, städtischer Raum wahrnehmen zu können: Strassencafés, Verkaufsstände, Feste, Events etc..

Eine sehr breite, grosszügige Treppenanlage mit flachen Stufen und einer Schieberampe führt in die unterirdische Campus-Passage Richtung Windisch. Auf der Brugger Seite öffnet sie sich konisch zum Tageslicht in Richtung Neumarktplatz.



Neumarktplatz Süd, Aufgang Campus-Passage

8.3 Teilbereich 3 / Zentrum

Neumarktplatz Nord (3a)

Im unmittelbaren Anschluss an den trompetenförmigen Neumarktplatz Süd folgt der parallel gefasste nördliche Teil.

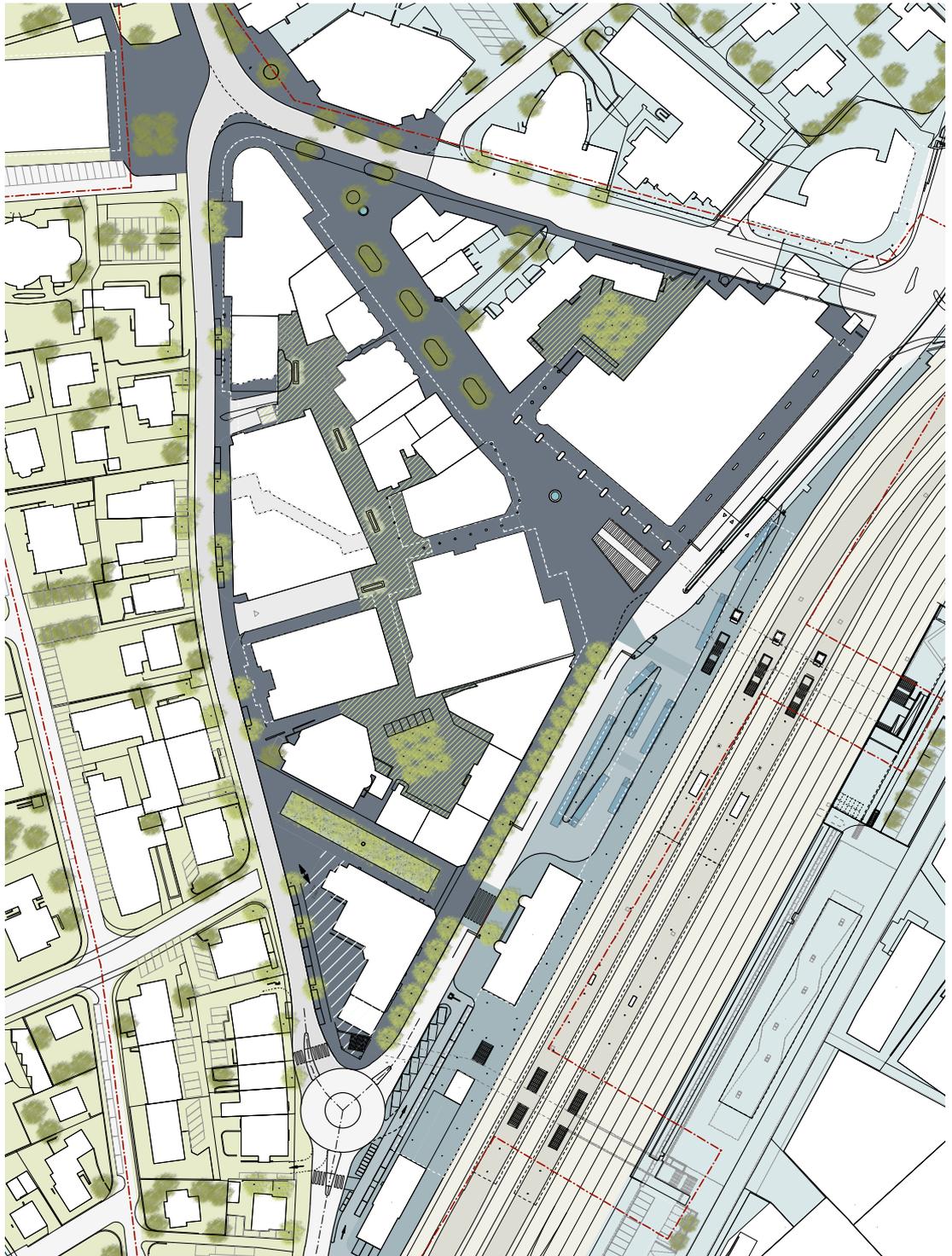
Die vorhandenen Linden¹² bleiben erhalten, bekommen jedoch mit der Belagserneuerung einen vergrösserten Wurzelraum und werden in grosse Sitzbänke (Holzdecks) integriert. Die Linden in ihren neuen Baumscheiben und in dem neuen Natursteinpflasterbelag werten die Mittelpartie der Alten Zürcherstrasse und den dreieckigen Platzbereich vor dem Übergang zum ehemaligen Jelmoligebäude auf. Beim Übergang zum Jelmoligebäude werden auf Seite Neumarkt zwei der vier Linden entfernt, um den Übergang grosszügiger zu gestalten. Je eine Brunnenanlage bildet den Auftakt an beiden Kopfsituationen des neu gestalteten Neumarktes.

Der Übergang zum ehemaligen Jelmoligebäude wird durch die Massnahmen Badenerstrasse/Hauptstrasse erheblich verbessert. Die Fahrbahn ist verschmälert und der Fussgänger kann die Strasse à Niveau überqueren. (s. Abschnitt Teilbereich 4)

Risiken:

- siehe Baum- und Belagskonzept

¹² Stellungnahme zum Zustand und Erhaltungsfähigkeit der Linden im Bereich Neumarkt / Badenerstrasse in Brugg - Baumbüro Zürich, 12.07.2013
Als Alternative wird nun in Form eines Pilotprojektes versucht, auf die Entfernung der Erfassungen zu verzichten und anhand einer Bauminsel als Sofortmassnahme exemplarisch eine Lösung mit Holzrost unter Beibehaltung der bestehenden Einfassung zu suchen und umzusetzen.
Im Budget Werkdienst 2014 sind CHF 30'000.00 und 2015 CHF 60'000.00 für erste Tests vorgesehen



Lindenplatz, Hauptstrasse, Badenerstrasse (3b-c, e)

Zwischen ehemaligem Postgebäude und Neumarkt wird die Fahrbahn der Badenerstrasse und der Hauptstrasse auf 6 Meter Breite verschmälert und in diesem Abschnitt durch eine Auframpfung auf das Niveau der Trottoirs angehoben. Breite Granitschalen kennzeichnen die Fahrbahn und sind räumlicher Bestandteil dieser Zone. Durch diese Massnahme wird der Verkehr (Tempo 30) zusätzlich optisch gebremst. Die Einmündung in die Bahnhofstrasse wird redimensioniert und somit die Fussgängerquerung bequemer und selbstverständlicher gestaltet. Grundsätzlich kann auch die Möglichkeit einer Begegnungszone als Verbindung zwischen Alt- und Neustadt bestehen bleiben.

Verkehr:

Motorisierter Individualverkehr

Mit der Umgestaltung der Hauptstrasse zwischen dem Lindenplatz (ehem. Jelmoli-Gebäude) und dem Eisi-Platz, sowie der Einführung von Tempo 30 (in der Fussgänger überall queren können), ergeben sich niedrigere Fahrgeschwindigkeiten und eine bessere Aufenthaltsqualität.

Die Verkehrsfläche des Knotenbereichs Badener-/ Bahnhof-/ Hauptstrasse ist auf die notwendige Grösse (Abbiegemanöver von Sattelschleppern und Gelenkbusse) verkleinert.

Die Zufahrten auf die „Hauptstrasse“ sind alle als Trottoirüberfahrten gestaltet, so dass der Vortritt bei der Längsbewegung immer den Fussgängern gehört.

Fussgänger

Mit der Redimensionierung der Fahrbahnbreite der „Hauptstrasse“ zwischen Lindenplatz (Jelmoli-Gebäude) und dem Eisi-Platz wird ein grosszügiger Trottoirbereich geschaffen.

Die Tempo 30 Regelung verschafft dem Fussgänger mehr Flexibilität bei der Strassenquerung, was der heutigen Realität entgegen kommt.

Risiken:

- Übergeordnete Gesamtverkehrspolitik



Bahnhofstrasse Nord (3d)

Die Rolle dieser Strasse ist im übergeordneten Stadtgefüge eminent wichtig; sie verbindet den Stadthausplatz / Lindenplatz mit dem Bahnhof und dem Dampfschiff (Anfang und Ende des Zentrums Brugg).

Das städtebauliche Potenzial ist teilweise durch neuere zusammenhanglose, bauliche Einzelaktionen auf der Westseite geschmälert worden. Andererseits hat schon allein die Verlegung der Post mit Läden an diese Strasse ihren funktionellen Stellenwert entscheidend erhöht. Eine zukünftige rückwärtige Neugestaltung des Hotels Terminus würde das Bild massiv verbessern und bietet die einmalige Chance eines eigentlichen Kopfgebäudes des Zentrums von Brugg.

Der Fahrbahnquerschnitt wird zugunsten des Neumarktschildes auf 6 m reduziert und eine Tempo 30 Zone eingerichtet. Die zusätzliche Breite des Neumarktschildes bietet die Chance, den bestehenden Bauten grosszügigere Vorzonen zu ermöglichen. Dadurch kann dank einer neuen Baumreihe der Charakter der Strassenfassade aufgewertet werden, dem Fussgänger kann mehr Bewegungsraum zugestanden werden und zusätzlich kann eine seitliche Parkierung auf dem Trottoir angeboten werden. Die Zufahrten auf die Bahnhofstrasse werden alle als Trottoirüberfahrten ausgebildet.

Verkehr:

Motorisierter Individualverkehr

Die Fahrrichtung der rückwärtigen Erschliessung der Aarauerstrasse 10 – 18 ist mit dem Neubau des Kreisels umzukehren. Diese Massnahme ermöglicht sowohl die volle Flexibilität der Zufahrt (aus allen Richtungen), als auch der Wegfahrt (nach allen Richtungen).

Fussgänger

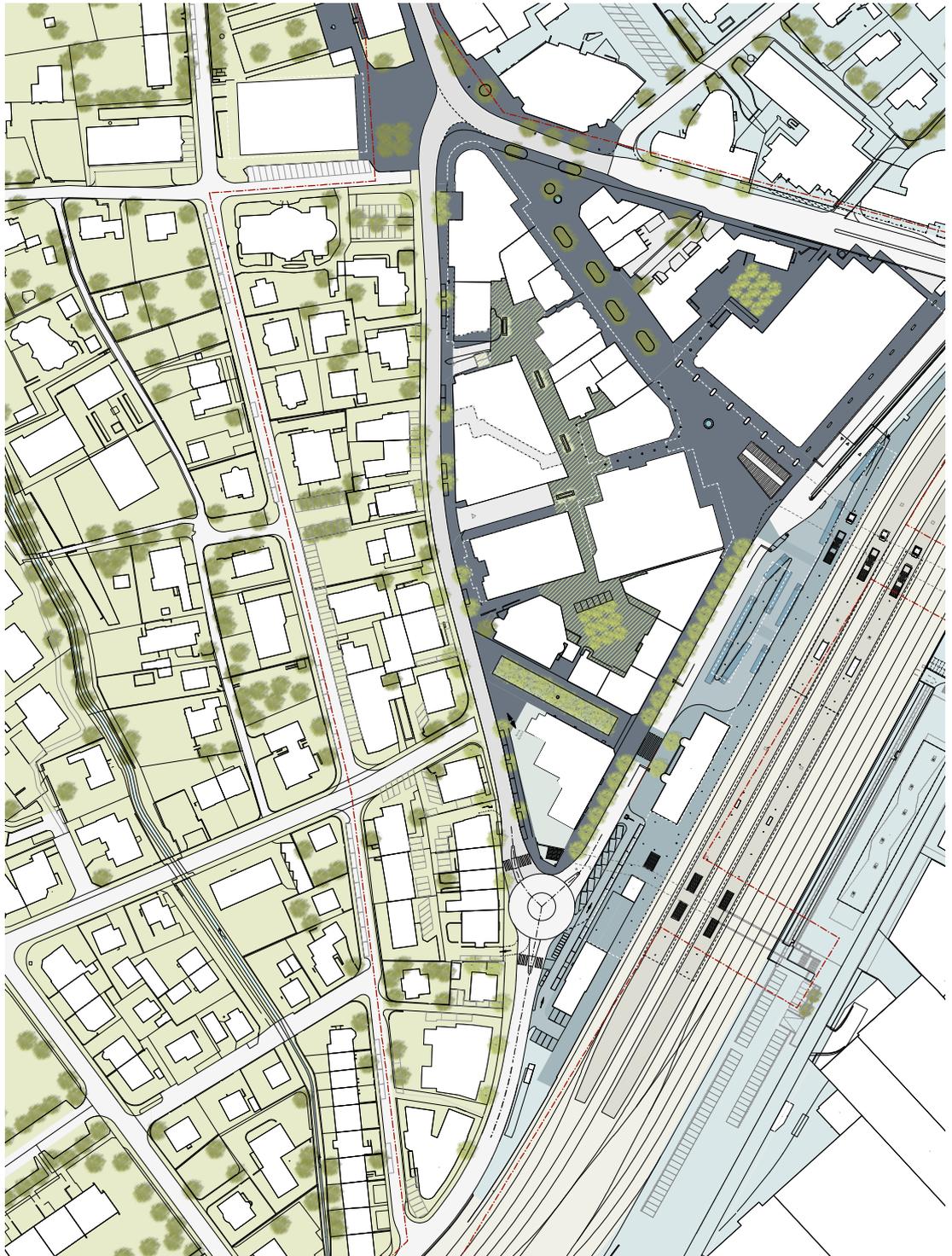
Mit der Umgestaltung des Strassenraums steht den Fussgängern mehr Raum zur Verfügung. Durch die Einführung einer Tempo 30 Regelung ist das flexible Queren für Fussgänger möglich.

Veloverkehr

Der Veloverkehr (kantonale Veloroute) ist im Mischverkehr geführt. Als Alternativroute in Richtung Eisi-Platz steht auch die verkehrssarme Stapferstrasse zur Verfügung.

Knoten Neumarkt (3e)

Der Knoten Neumarkt ist aus städtebaulicher Sicht von grosser Bedeutung, sowohl auf der

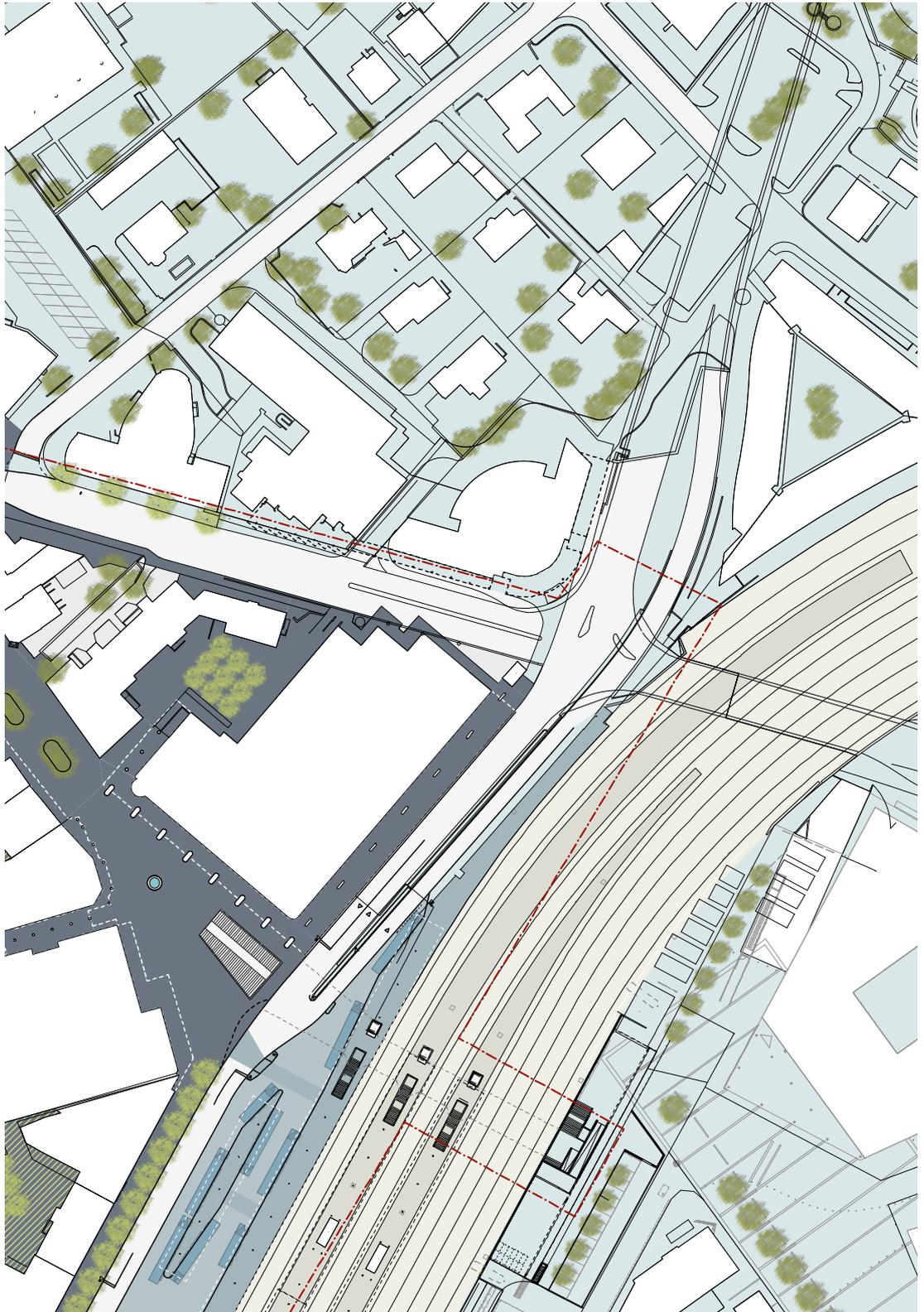


unteren als auch auf der oberen Ebene. Der Ort ist in der Wahrnehmung der Ankommenden, der Durchreisenden aber auch für diejenigen, die tagtäglich die „Brücke“ überqueren, sowohl gestalterisch als auch funktional von grosser Bedeutung.

Die Plattform über dem Knoten Neumarkt und der Verkehrsknoten selbst sind aus städtebaulicher, architektonischer und gestalterischer Sicht unbestritten äusserst unbefriedigend. Der verglaste Aufbau ist unverständlich und soll zusammen mit der Plattform rückgebaut werden. Eine einfache Fussänger- und Velobrücke soll in der Verlängerung der Galerie Neumarkt die beiden Seiten selbstverständlich miteinander verbinden.

Verkehr

Die Badenerstrasse (ab Paradiesstrasse) und die Verbindungsrampe vom ebenerdigen Bahnhofplatz zum Neumarktknoten wurden im Masterplan unverändert aus dem Bestand übernommen. Dazu ist anzunehmen, dass die Signalsteuerung vom Kanton zur Zeit im Rahmen eines regionalen Betriebskonzeptes überarbeitet wird, was seinerseits mit dem Masterplan abzustimmen ist. Dieser Prozess ist im Fluss und die Koordination zwischen Stadt und Kanton ist unumgänglich. Allfällige gegenseitige Anpassungen sind nicht auszuschliessen.



Binnenräume, Pocket-Parks (3g)

Für zwei Innenhöfe werden Pocket-Parks vorgeschlagen: kleine multifunktionale Grünräume, die den Anwohnern und Passanten zum Aufenthalt dienen. Die Flächen sollen mittelfristig auch den einheitlichen Natursteinbelag erhalten. Flächen können auch (teilweise) chaussiert werden. Wo möglich soll eine Begrünung der Fassaden und Mauern mit Kletterpflanzen vorgenommen werden. Eine übergeordnete Planung über Parzellengrenzen hinweg hätte zudem das Potenzial einer sinnvolleren Zonierung: Anordnung der Parkierung, der Zufahrten und der Aufenthaltsflächen mit Bäumen. Eine übergeordnete Gestaltung der Räume mit Kübelpflanzen ist sinnvoll und denkbar und eine Alternative zu den diversen partikulären Einzelinitiativen, die heute eher störend wirken. Auch hier kann ein Reglement für Möblierung und Ausstattung zur Aufwertung beitragen.

Risiken:

- Komplexe Besitzverhältnisse, es braucht viel Überzeugungsarbeit
- Kleinteilig
- Teilweise bereits heute hochwertiger Ausbaustandard

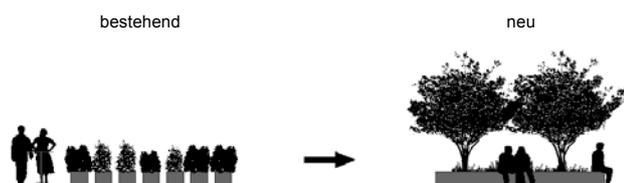
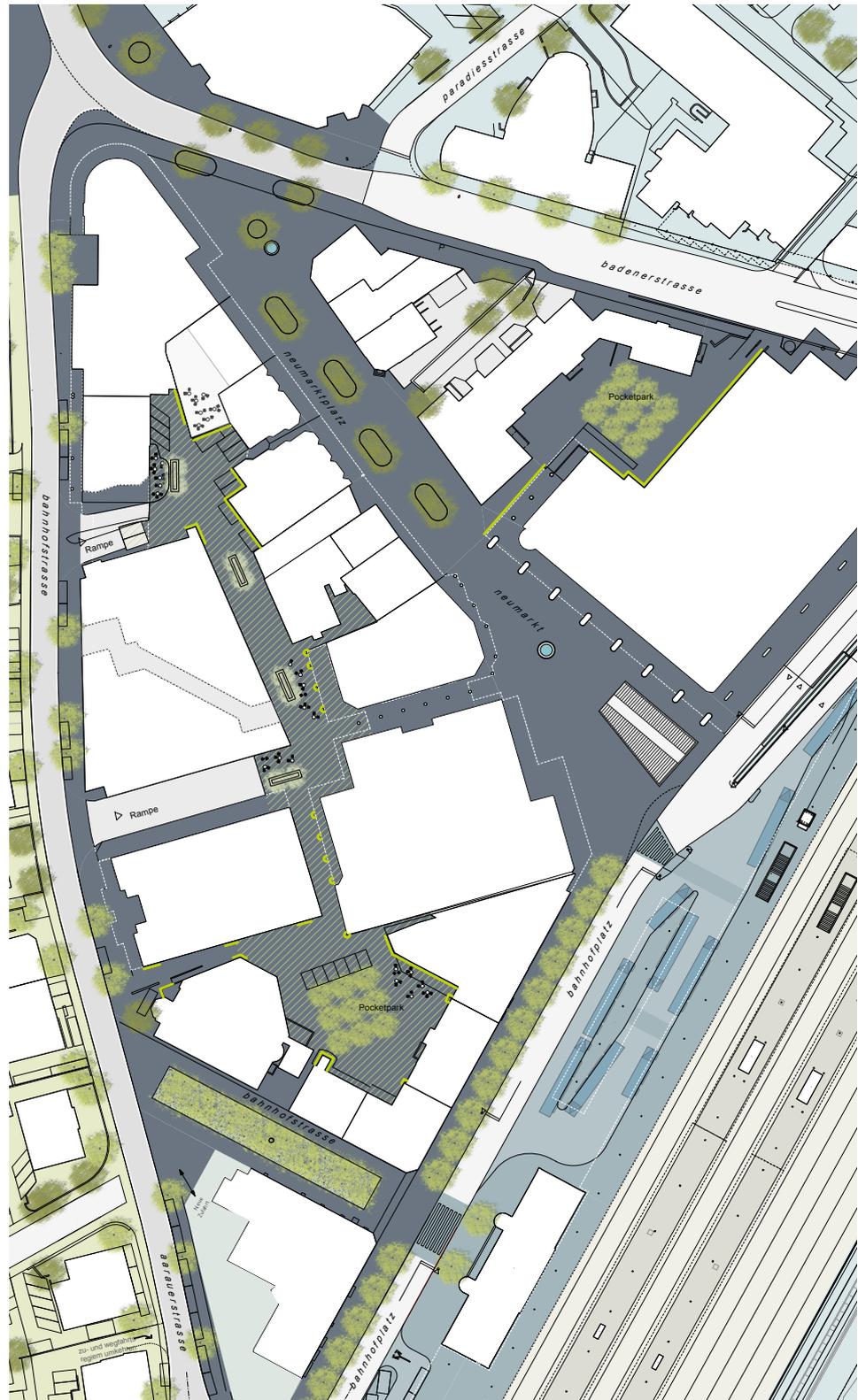


Diagramm Konzept Pocket-Parks



-  Binnenräume
-  Pocketpark
-  Kübelpflanzen
-  mögliche Standorte für Kletterpflanzen
-  bestehende Cafés / Restaurants

Legende

Pocket-Parks Masterplan



Legende

Binnenräume heute

Schild Stapfer (3h)

Der Schild zwischen Stapferstrasse und Bahnhofstrasse, Aarauerstrasse befindet sich an zentraler innerstädtischer Lage. Die Struktur ist geprägt von eher kleinteiligen Solitärbauten, mit mehrheitlich zeitlosen und charaktervollen Fassaden; ganz im Gegensatz zur gegenüberliegenden Fassade des Neumarktschildes. Dieser Bereich bildet den eigentlichen Auftakt der dahinterliegenden Grünstadt von Brugg.

Grundsätzlich eignet sich dieser Schild exemplarisch zur innerstädtischen Verdichtung an bester Lage. Je höher die Ausnutzung, desto grösser wird der Druck auf die heutigen Liegen-schaften, die Verdichtungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Dies birgt natürlich grosse Risiken, die heutigen Qualitäten und Charakteristika zu zerstören.

Eine potentielle Verdichtung, die übrigens bereits mit den heutigen gesetzlichen Möglich-keiten vielerorts noch lange nicht ausgeschöpft ist, kann nur verantwortet werden, wenn ein In-strumentarium entwickelt wird, wie diese Veränderung qualitativ hochwertig begleitet werden kann. Der Schild soll noch immer den Übergang zur Gartenstadt zeigen und eine qualitativ hochwertige Stadtfassade erhalten.

Qualitätssicherung anhand folgender Kriterien:

- Pflicht von Architekturwettbewerbsverfahren nach anerkannten Regeln
- Qualitativ hochwertige und zeitlose Stadthäuser
- Unterirdische Sammelgaragen, ohne äussere offene Rampen
- Öffentliche Erdgeschossnutzungen
- Eine gemeinsame Idee der inneren Binnen- und Zwischenräume
- Die Durchlässigkeit zur Gartenstadt muss spürbar und erlebbar bleiben.

Es wurden folgende vier Szenarien durchgespielt:

- Bestand
- Ausnutzungsziffer 1.4, Verdichtungsmöglichkeiten nach heutigem Gesetz
- Ausnutzungsziffer 1.7
- Ausnutzungsziffer 2.0

Die Untersuchungen haben ergeben, dass die heutige zulässige Gebäudehöhe von vier Voll-geschossen und Attikaausbildung im Verhältnis zu den umliegenden Quartieren sehr ausge-wogen und verträglich ist. Die Erhöhung der AZ bis 2.0 ist denkbar, aber nur unter Einhaltung strenger Regeln der Qualitätssicherung.

Risiken:

- Zerstörung von heutigen Qualitäten bei hoher Verdichtungsmöglichkeit, ohne planeri-sche Qualitätssicherung



Grafik AZ 2.0

↔ Fahrstrasse - - - Fussweg ▶ Eingang Tiefgarage

9 **Prioritäten Masterplan**

Priorität 1:

- Bahnhofplatz
 - 1a Boulevard
 - 1b Kantonsstrasse
 - 1c Bushof Brugg AG, Bahnhof/Zentrum
 - 1d Bahnhof
 - 1e Kreisel Aarauerstrasse
 - 1f Unterirdische Veloparkierung PU-Mitte
 - 1g Bahnhofstrasse Süd
 - 1h Schild Terminus

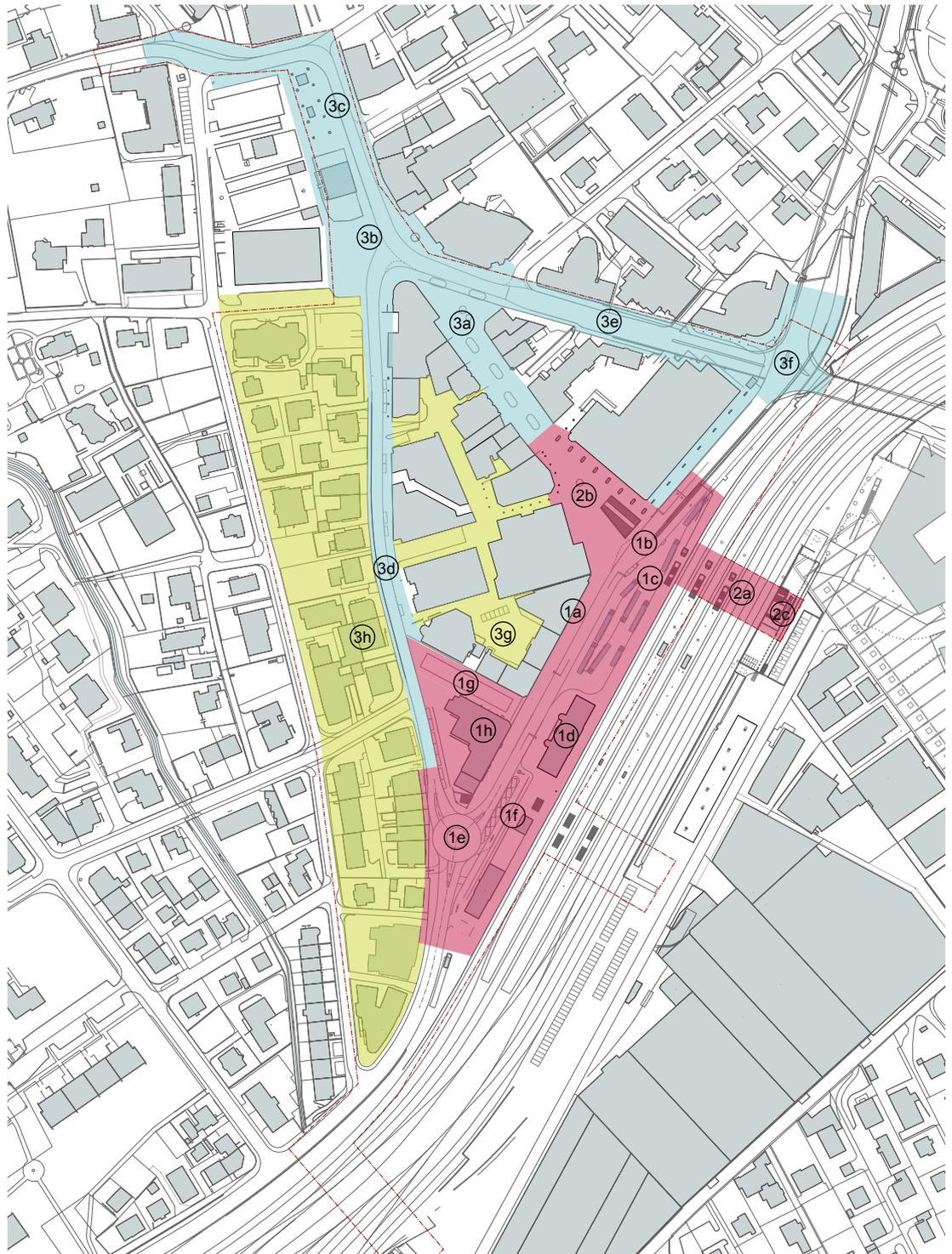
- Campuspassage
 - 2a Personenunterführung
 - 2b Neumarktplatz Süd
 - 2c Aufgang Campus

Priorität 2:

- Zentrum
 - 3a Neumarktplatz Nord
 - 3b Lindenplatz
 - 3c Hauptstrasse
 - 3d Bahnhofstrasse Nord
 - 3e Badenerstrasse
 - 3f Knoten Neumarkt

Priorität 3:

- Zentrum
 - 3g Binnenräume, Pocket-Parks
 - 3h Schild Stapfer



Prioritäten

Priorität 1

Bahnhofplatz (1a-g)

Mit der baldigen Vollendung des Bushofs Brugg AG Bahnhof/Campus auf der Windischer Seite des Bahnhofes und der Verlängerung der Personenunterführung Mitte wird der Bushof Brugg AG Bahnhof/Zentrum entlastet, kann umgestaltet werden und somit die heutigen Anforderungen in punkto Behindertengesetz, Sicherheitsaspekte und Komfort erfüllen. Er kann als Visitenkarte der Stadt Brugg und der Region zeitgemäss gestaltet werden. Für den Betrieb des Bushofs ist der Bau des Kreisels Aarauerstrasse zwingend und folglich die gesamte Umsetzung des Teilbereiches 1 nötig. Einzig die Bahnhofstrasse Süd und der Schild Terminus könnten als eigenständige und unabhängige Etappen ausgeführt werden. Mit den Belagsarbeiten der ersten Etappe stellt sich unweigerlich die Frage nach der Abhängigkeit zur zweiten Etappe, der Campus-Passage. Hier gibt es im Bereich des Aufganges zu Gleis 1 diverse Schnittstellen.

Sinnvoll ist in dieser Phase ebenfalls das Erstellen der unterirdischen Veloparkierung bei der PU-Mitte, damit der Vorfahrtbereich Bahnhof angepasst werden kann und die notwendigen Veloabstellplätze angeboten werden können.

Campus-Passage (2a-c)

Die Tatsache, dass in naher Zukunft die Personenunterführung Mitte verlängert sein wird, ist für die bauliche Umsetzung der Campus-Passage sicherlich eine grosse Hilfe. Diese ist aus städtebaulicher Sicht von grosser Bedeutung und sollte als zweite Etappe umgesetzt werden. Der Eingriff für den Ausgang zum Neumarktplatz ist beträchtlich, weshalb die Umgestaltung des trompetenförmigen Teil des Neumarktplatzes, der Neumarktplatz Süd, in unmittelbarer Abhängigkeit erfolgen sollte.

Der Rest des Neumarktplatzes, der Neumarktplatz Nord, kann als Teiletappe unabhängig realisiert werden.

Die Campus-Passage kann ohne weiteres auch als Etappe 1 vorgezogen werden.

Schild Terminus (1h)

Die Vervollständigung des Schildes Terminus kann zeitlich unabhängig realisiert werden. Hier sind mit dem Gestaltungsplan „Ensemble Bahnhofplatz Brugg vom 6. März 2002“ die gesetzlichen Grundlagen bereits vorhanden. Aus städtebaulicher Sicht ist dieser Baustein von grosser Bedeutung und sollte auf allen Ebenen unterstützt werden.

Priorität 2

Neumarktplatz Nord(3a)

Der nördliche Teil des Neumarktplatzes kann im Anschluss an den südlichen Teil umgestaltet werden mit der Anpassung des Belages, der Bauminself, der Beleuchtung und der Möblierung. Im Bereich des Lindenplatzes entsteht eine Schnittstelle wegen der Anpassung des Strassenverlaufs.

Lindenplatz, Hauptstrasse, Bahnhofstrasse Nord, Aarauerstrasse, Badenerstrasse und Knoten Neumarkt (3b-f)

Die Umgestaltung der Hauptstrasse, die Optimierung des Lindenplatzes (Knoten Hauptstrasse – Bahnhofstrasse – Neumarktplatz) und die Aufwertung Bahnhofstrasse - Aarauerstrasse können als autonome Etappen ausgeführt werden. Hier bedarf es primär einer übergeordneten, verkehrspolitischen Auseinandersetzung. Der Knoten Hauptstrasse – Bahnhofstrasse – Neumarktplatz sollte als erste Unteretappe dieses Bereiches umgesetzt werden und ist für die Anbindung der Altstadt an den Neumarkt von grosser städtebaulicher Bedeutung. Danach kann einerseits die Umgestaltung bis zum Vindonissa Museum und andererseits die Aufwertung bis zum Kreisel Bahnhof und bis zum Knoten Neumarkt erfolgen.

Priorität 3

Binnenräume, Pocket (3g)

Die Binnenräume des Neumarktschildes und die Pocket-Parks sind unabhängig realisierbar. Die Vision ist bei diesen Räumen aufgrund der Komplexität der Besitzverhältnisse von grosser Bedeutung. Jede einzelne, private und öffentliche Intervention muss sorgfältig begleitet und geplant werden. Das Gemeinsame muss zum Wohle aller im Vordergrund stehen.

Schild Stapfer (3h)

Die Verdichtung des Schildes Stapferstrasse – Bahnhofstrasse, Aarauerstrasse ist unabhängig realisierbar. Hier braucht es vor allem eine städtebauliche und politische Diskussion und eine Anpassung der BNO.

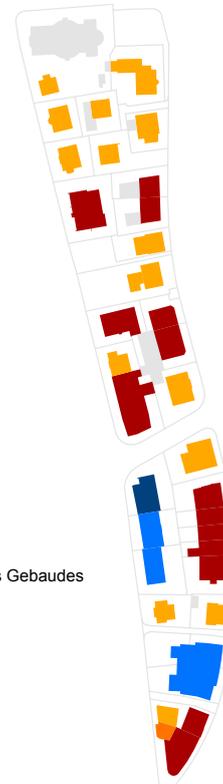
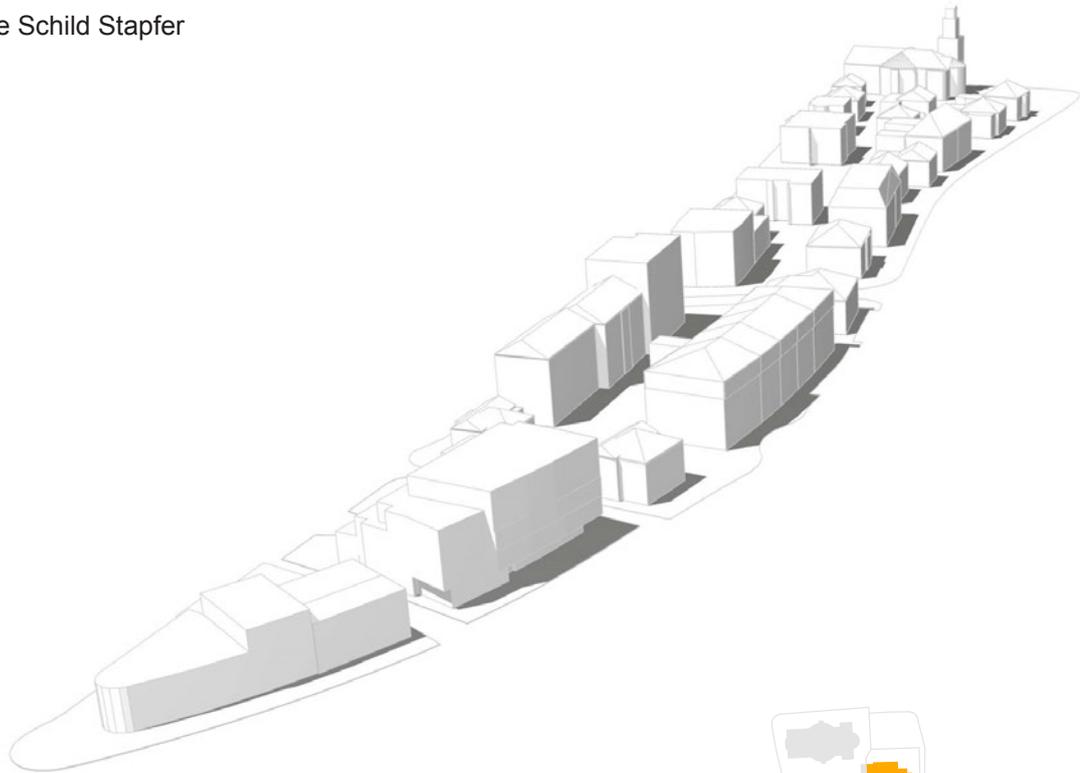
Risiken:

- Zeit: Je länger mit der Planung einzelner Teilprojekte gewartet wird, desto mehr Randbedingungen verändern sich und desto mehr Eingriffe werden als gegeben gelten.

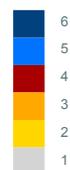
10 Beilagen

- 01 Studien Dichte Schild Stapfer
- 02 Bilder Möblierungen Bestand
- 03 Plan Bestand A3
- 03 Masterplan A3

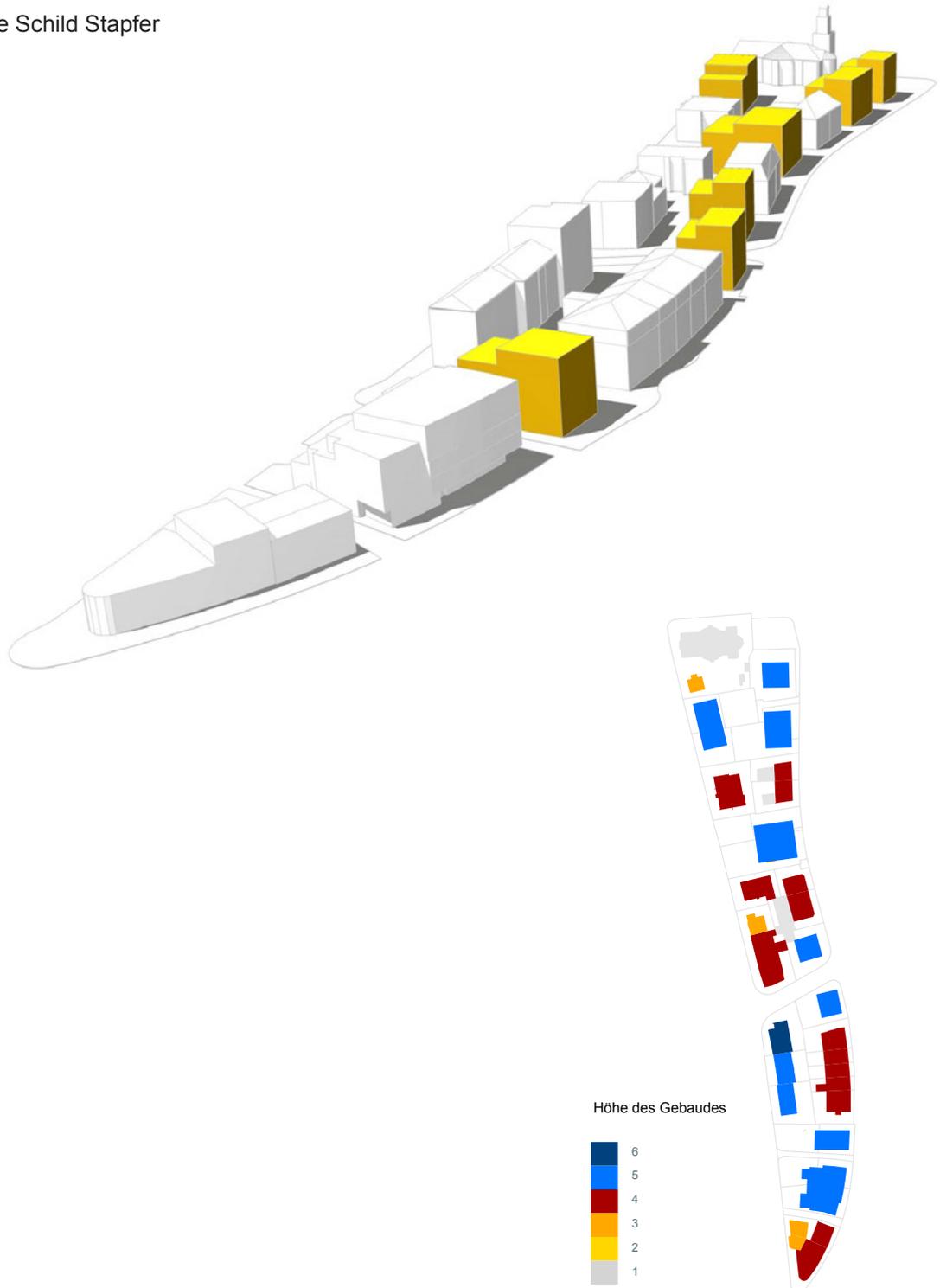
Beilage 01
Studien Dichte Schild Stapfer



Höhe des Gebäudes

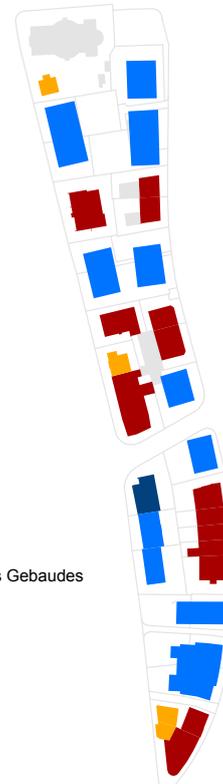
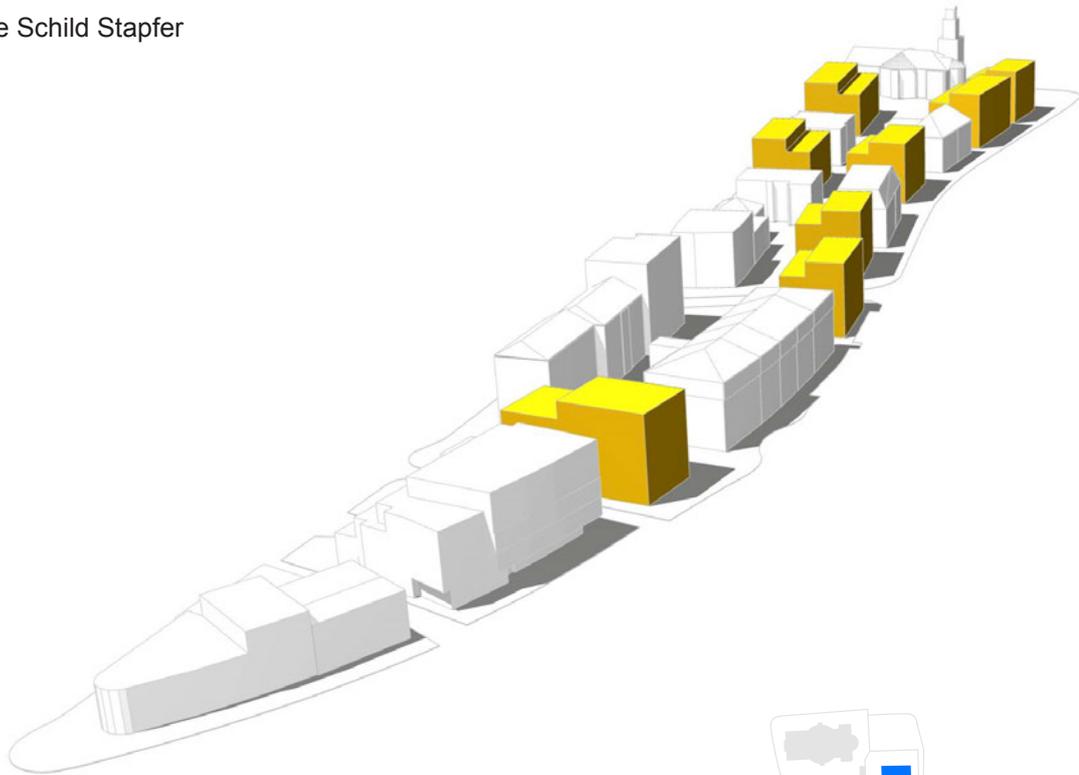


Beilage 01
Studien Dichte Schild Stapfer



Volumetrie Ausnutzungsziffer 1.4, Verdichtungsmöglichkeiten nach heutigem Gesetz

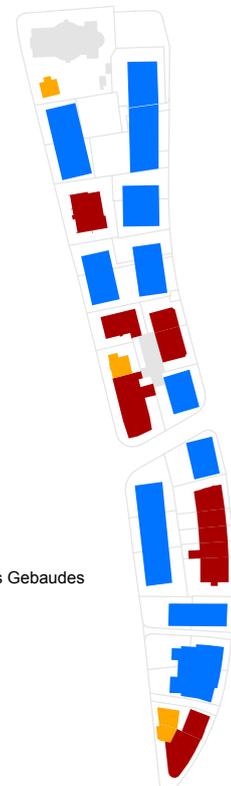
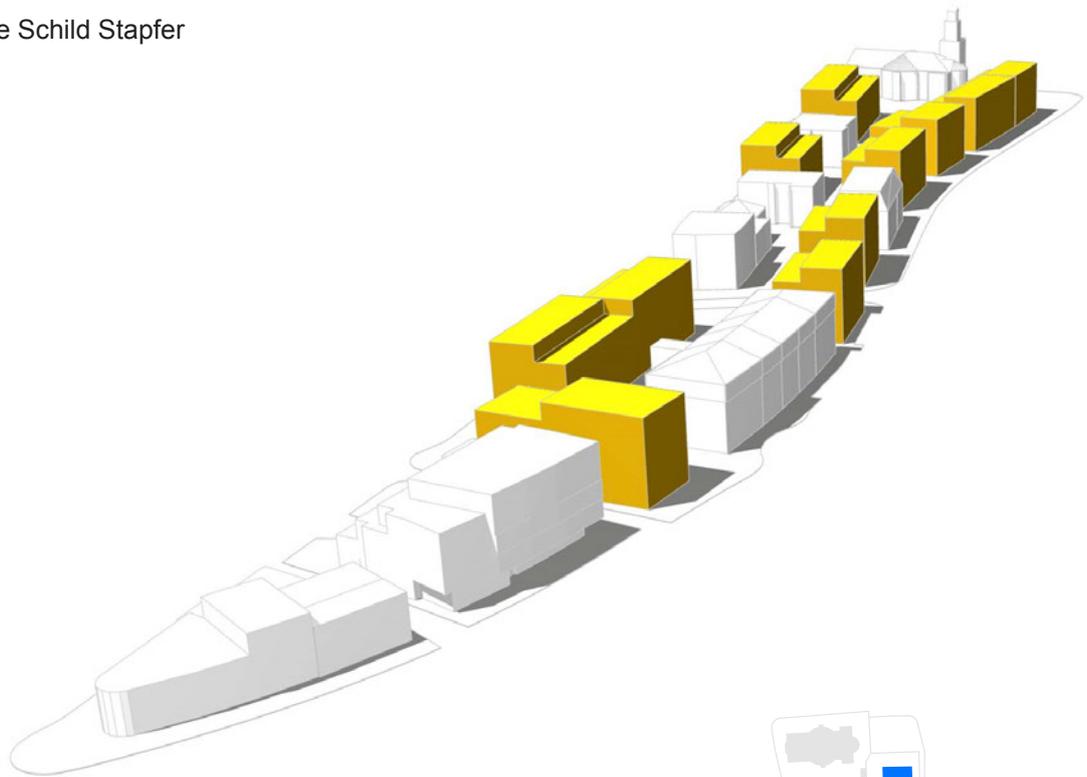
Beilage 01
Studien Dichte Schild Stapfer



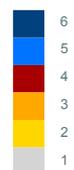
Höhe des Gebäudes

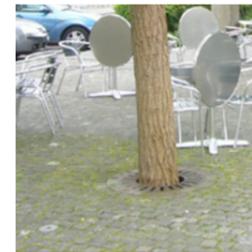


Beilage 01
Studien Dichte Schild Stapfer



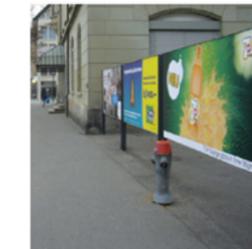
Höhe des Gebäudes





Baumscheiben

Kleinbauten



Information | Signaletik



Information | Signaletik

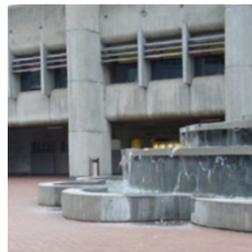
Automaten



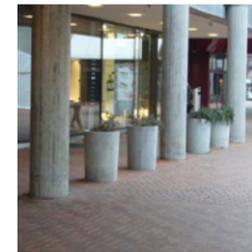
Bänke



Brunnen



Pflanzkübel



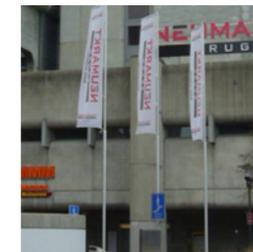
Spielplätze



Abfallbehälter



Fahnenmasten



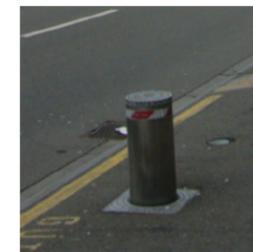
Hydranten



Elektrokasten



Poller



Veloständer



