

betreffend ergebnisoffene Planung für die Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten

---

**Text**

Der Stadtrat wird aufgefordert, bei der Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten für den Bereich Verkehr eine ergebnisoffene Planung durchzuführen. Ein Kreisell Aufeld-Aegerten soll nicht zwingend sein. Die Testplanung muss die verkehrliche Erschliessung für das Entwicklungsgebiet unabhängig von einem möglichen Kreisellanschluss aufzeigen; wie dies der Kanton propagiert, (nebst MIV) insbesondere mittels Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Die Entwicklung und Erschliessung des Gebiets Aufeld muss auch bei einer vollständigen Tunnelvariante der Umfahrungsstrasse (ab Kreisell Lauffohr) funktionieren, also ohne eine mit Schwerverkehr belasteten Strasse, welche das Gebiet Aufeld-Aegerten zerschneidet, und das erweiterte Wasserschloss- und Naherholungsgebiet mit dem Durchgangsverkehr zerstört.

**(Umfassende) Begründung**

*Um dem Stadtrat mögliche Richtungsweisungen aufzuzeigen, wird das Postulat umfassend begründet*

Die ehemals als OASE-Ast bezeichnete „Zentrumsentlastung Brugg Windisch“ hat immer noch dieselbe Zielsetzung wie zu Beginn: Das untere Aaretal und der süddeutsche Raum sollen an das Autobahnnetz (A1) „angebunden“ werden und die Zentren Brugg und Windisch sind zu entlasten. Die Gefahr, zusätzlichen „fremden“ Durchgangsverkehr zu erhalten, ist für das Gebiet Brugg-Windisch offensichtlich. Die Opposition für den OASE-Ast-Siggenthal-Baden ist gross. Sollte sie erfolgreich sein, könnte unsere Region einer noch stärkeren Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Im Generalanzeiger wurde kürzlich geschrieben, dass der sogenannte Fachkräftemangel den Pendlerverkehr aus Deutschland verstärken werde.

Ob unsere Bevölkerung diese Entwicklung will, wurde nie erfragt, auch nicht, ob und wie unsere Region demographisch wachsen soll.

Im Gebiet Aufeld-Aegerten könnte ein Stadtteil der Zukunft entstehen, welcher das Pariser Abkommen mit allen Konsequenzen in den Bereichen Stadtklima, Baumaterialien, Mobilität der Zukunft usw. berücksichtigen muss. Nun wird die Planung in Angriff genommen. Mit dem Planungskredit wird die Erarbeitung von Grundlagen ermöglicht und dies entspricht

erfahrungsgemäss einem „vorgelagerten Spatenstich“ für ein Projekt. - Viel scheint aus Sicht des Stadtrats aber bereits vorgegeben. In der Einwohnerratsvorlage wird bereits in der Ausgangslage eine bisher nicht ausreichende Verkehrs-Erschliessung angenommen - unverständlicherweise sogar für die Freizeitnutzung. In der „Würdigung“ der Vorlage steht weiter, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der zentrale Schlüssel für die Gebietsentwicklung sei.

Die Verkehrsbelastung in der Region Brugg-Windisch ist insbesondere durch einen grossen Anteil an auswärtigem (ausländischem) Durchgangsverkehr entstanden. Man sollte sich darum gut überlegen, ob es noch mehr Binnenverkehr verträgt, welcher zu einer noch höheren Gesamtbelastung führt.

Der Kanton legt im kantonalen Richtplan für die urbanen Zentren eine deutliche Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, sowie eine deutliche Erhöhung des öffentlichen Verkehrs verbindlich fest.

Die hervorragende Lage von Brugg/Windisch und mit überregionalen ÖV-Anschlüssen ist prädestiniert, um gute umsichtige, attraktive und fortschrittliche städteplanerische Akzente setzen zu können. Darum ist eine ergebnisoffene Planung umso wichtiger.

Brugg hat etwa die gleiche Ausgangslage wie Windisch: Der Oase-Ast Brugg/Windisch ist im Richtplan mit dem Zusatz festgesetzt, dass die konkrete Linienführung bzw. die konkreten Anschlüsse der kommunalen Verkehrsinfrastruktur erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Planung Stadtraum Brugg/Windisch bzw. nach der Planung Aufeld definiert werden. Der Ball liegt jetzt also bei den Gemeinden, natürlich "begleitet" vom Kanton (AVK). Der Einwohnerrat Windisch hat sich mit Vorstössen für eine Tunnelvariante bis zum Anschluss Südwestumfahrung gewehrt. Dieses vorliegende Postulat verlangt eine ergebnisoffene Planung; mitunter, damit eine komplette Tunnelvariante ab Kreisel Lauffohr (analog zu den Forderungen in Windisch) geprüft wird.

Die Ergebnisse der Planung Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten fliessen somit in das OASE-Projekt ein. Es ist deshalb die letzte Möglichkeit, bezüglich der konkreten Ausgestaltung des OASE-Projektes im Raum Brugg/Windisch Einfluss zu nehmen. Eine offene, nicht voreingenommene Planung muss mit etwas folgendem Inhalt angestossen werden:

- Welche Nutzungen sollen im Entwicklungsgebiet gefördert (z.B. zukunftsorientierte Nutzungen) oder ausgeschlossen werden?  
Diese Forderung soll mit der Testplanung konkretisiert werden (z.B. reduzierte Parkplatzzahl, smarte Nutzungen usw.)
  - Die Nutzung und Erschliessung des Gebiets Aufeld muss sowohl mit einem Anschluss an die OASE, aber insbesondere auch mit einer Variante ohne direkten Anschluss an die OASE funktionieren (also zwingend beide Varianten ausschaffen und gegeneinander abwägen).
  - Die verkehrlichen Auswirkungen der OASE und insbesondere eines Anschlusses im Aufeld (vor allem bezüglich Lärmauswirkungen auf das Entwicklungsgebiet) sind in der Studie aufzuzeigen. Das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Brugg darf nicht unverhältnismässigem Lärm ausgesetzt werden.
  - Es muss allen aber primär dem Stadtrat klar werden, dass ein Stadtteil der Zukunft entstehen soll (Umsetzung zwischen 2030 und 2050. Konkret bedeutet dies Umsetzung in einem Zeitpunkt mit CO2 Netto Null (Pariser Abkommen) mit allen Konsequenzen in den Bereichen Stadtklima, Baumaterialien, Mobilität der Zukunft usw.
- Es stellt sich die Frage, ob Brugg (Entwicklung Aegerten) und Windisch (Stadtraum Bahnhof) nicht eine separate Studie zum Thema "Mobilität der Zukunft in Brugg und Windisch" (insbesondere in den zwei Entwicklungsgebieten) zur Versachlichung der Diskussion erarbeiten sollten. Wenn der Stadtrat gemeinsam mit dem Gemeinderat Windisch dies nicht selbst angeht, könnte ein entsprechender gemeinsamer Vorstoss in Brugg und Windisch unterstützend wirken.

Gerne verweisen wir zum Schluss in Auszüge auf Handlungsfeldern für das regionale Gesamtverkehrs-Konzept Ostaargau - Raum Brugg-Windisch der Mobilitätsstrategie:

- Wer in den Städten und Agglomerationen wohnt oder über kurze Distanzen dorthin pendelt, wird mehr auf den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zurückgreifen.
- Ein Kernanliegen ist die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, vor allem in den Städten Baden und Brugg und ihren Agglomerationen.
- Insbesondere der Anteil des Veloverkehrs soll deutlich steigen.

- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Tunnel unterquert die Aare) inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes.
- Es muss eine Abstimmung zwischen den kommunalen Vorhaben .... der "Entwicklung Aufeld" (Klärung der Verkehrs- und Siedlungsthemen in Abstimmung mit dem Landschaftsraum) sowie dem regionalen Gesamtverkehrskonzept stattfinden.

Brugg, 28. Oktober 2022

Der Postulant:

Martin Brügger

und 16 Mitunterzeichnende