

Brugg Windisch (AG) | Testplanung

STADTRAUM BAHNHOF BRUGG WINDISCH

Programmmentwurf | 04.07.2023

Grundlage für Kreditentscheid



PLANPARTNER
RAUMPLANUNG
STÄDTEBAU
ENTWICKLUNG

Impressum

Auftraggeberinnen

Gemeinde Windisch

Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch;

vertreten durch: Roland Schneider, Leiter Planung und Bau Gemeinde Windisch

Stadt Brugg

Hauptstrasse 5 5201 Brugg;

vertreten durch: NN, Stadtplaner/-in Stadt Brugg

BRUGG Real Estate

Industriestrasse 21, 5201 Brugg;

vertreten durch: Thorsten Busch, CEO BRUGG Real Estate

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Immobilien Development, Anlageobjekte Entwicklung Central; Trüsselstrasse 2, 3014 Bern;

vertreten durch: Salomé Mall, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central und Smart City

Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte; Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten;

vertreten durch: Andreas Wingeier, Teamleiter Infrastrukturplanung

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau;

vertreten durch: Katrin Oser, Sektionsleiterin Abteilung Raumentwicklung, Orts-, Siedlungs-, Regionalplanung Ost und Dominik Kramer, Leiter Infrastruktur

Auftragnehmerin

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Susanne Frohn, Dipl. Ing. Arch BUW / MAS ETH / SIA

Selina Masé, MSc ETH in Architektur

Christoph Stäheli, Dipl. Ing. Raumplaner FH / FSU / REG A

Titelbild: Luftbild und Perimeterdarstellung

Ablage Bilder: 32508_13A_230513_SBBW_Programm_Bilder



INHALT

Präambel	5	
1	Ausgangslage	6
1.1	Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	6
1.2	Gebietsentwicklung	8
1.3	Testplanung	9
1.4	Partizipation	10
2	Verfahrensbestimmungen	12
2.1	Auftraggeberin	12
2.2	Art des Verfahrens	12
2.3	Beurteilungsgremium	12
2.4	Externe Fachpersonen und Fachstellen	14
2.5	Politik / Behörden	14
2.6	Verfahrensbegleitung	15
2.7	Externe Unterstützung Projektpartner/-innen	15
2.8	Echogruppe	15
2.9	Planungsteams	15
2.10	Entschädigung	16
2.11	Weitere Bestimmungen	16
3	Planerevaluation	18
3.1	Teilnahmeberechtigung	18
3.2	Zusammensetzung Planungsteams	18
3.3	Zulassungs- und Eignungskriterien	19
3.4	Einzureichende Unterlagen	20
3.5	Auskünfte und Einreichung der Bewerbung	20
3.6	Terminübersicht Planerevaluation	21
4	Ablauf und Termine	22
5	Aufgabe	25
5.1	Perimeter	25



5.2	Eigentumsverhältnisse	27
5.3	Entwicklungsziele der Eigentümer/-innen	28
5.4	Teilgebiete und bestehende Nutzungen	32
5.5	Wichtige Grundlagen und Vorabklärungen; Auszug	37
5.6	Umsetzungsmodule	45
6	Bearbeitungsthemen und Leitfragen	48
7	Abzugebende Unterlagen Testplanung	59
8	Grundlagen	61
8.1	Planerevaluation	61
8.2	Testplanung	62
9	Genehmigung	63



PRÄAMBEL

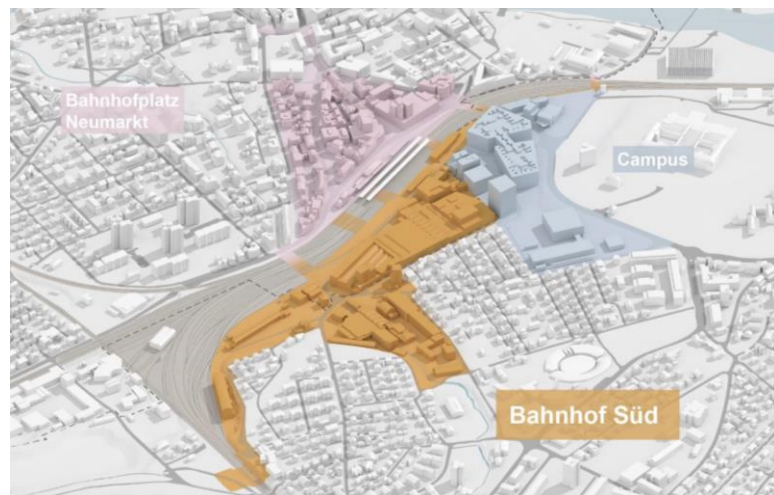
- Programmentwurf** Das vorliegende Dokument «Programmentwurf Testplanung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» dient der Vorbereitung der Testplanung, als Grundlage für die öffentliche Ausschreibung resp. Planerevaluation des Verfahrens und für die Kreditentscheide der Einwohnerräte von Brugg und Windisch.
- Eckwerte Aufgabe und Prozess Das Dokument stellt die Eckwerte der Aufgabe und des Testplanungsverfahrens dar. Die Inputs aus der Partizipation wurden stufengerecht einbezogen.
- Erarbeitung mit Kernteam Das Dokument wurde im Zeitraum Januar bis April 2023 erarbeitet. Die Inhalte wurden im Kernteam diskutiert und mit einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums abgestimmt.
- Freigabe durch Projektsteuerung Die Freigabe erfolgt durch die Projektsteuerung an der Sitzung vom 23. Mai 2023.
- Programm Planerevaluation** Nach einer Kreditfreigabe im Oktober 2023 wird von der Verfahrensbegleitung eine Kurzfassung des vorliegenden Dokuments als «Programm Planerevaluation» erstellt und samt der weiteren Unterlagen der Planerevaluation (u.a. Formulare) vom Beurteilungsgremium zur öffentlichen Ausschreibung freigegeben.
- Programm Testplanung** Anschliessend und bis zur Startveranstaltung der Testplanung wird von der Verfahrensbegleitung im Dialog mit dem Beurteilungsgremium das «Programm Testplanung» erstellt, in welchem die vorhandenen Inhalte vertieft und ergänzt werden. Das «Programm Testplanung» wird vom Beurteilungsgremium freigegeben.



1 AUSGANGSLAGE

1.1 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

- Stadtraum Bhf Brugg Windisch** Das Gebiet um den Bahnhof Brugg Windisch weist grosses Potenzial zur stadträumlichen Entwicklung zu einem zentralen, identitätsstiftenden Ort auf. Es soll schrittweise zu einem attraktiven, urbanen, lebendigen Stadtteil entwickelt und durch eine qualitätsorientierte Entwicklung als Regionalzentrum mit Strahlkraft über den Stadtraum hinaus gestärkt werden.
- Bahnhof Süd** Südwestlich des Bahnareals befindet sich eines der letzten grossen bahnhofsnahe Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Auf den industriell geprägten Arealen besteht wegen struktureller und betrieblicher Veränderungen Spielraum für neue Nutzungen. Mittel- bis langfristig soll der Bereich zu einem neuen Quartier für ca. 2'000 Einwohnende und 3'000 Arbeitsplätze transformiert werden.



32508_25A_230428_Perimeter_3D.png

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

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, Vision Mitte, rGVK** Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt bezeichnet; auf der Grundlage des überkommunalen Richtplanes Vision Mitte konnten u.a. mit dem Campus FHNW und dem Centurion Tower erfolgreiche Erneuerungen umgesetzt werden.
- Lage** Das Gebiet liegt an der Schnittstelle der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch. In der unmittelbaren Nachbarschaft industrieller Strukturen mit durchgrünten Ein- und Mehrfamilienquartieren treffen unterschiedliche Massstäbe aufeinander; mit Bahnhofplatz / Neumarkt und Altstadt Brugg, dem ehemaligen



Doppelkloster Königsfelden mit parkartigem Umschwung, Campus FHNW und verschiedenen Höhenakzenten charakterisieren vielfältige Strukturen die Umgebung. Die Aare ist ein landschaftlich prägendes Element der weiteren Umgebung. Mit Anschluss an die Südwestumfahrung und mit dem Knoten Zürcherstrasse ist das Gebiet heute punktuell an die übergeordnete MIV-Erschliessung angebunden.



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

Auslöser und Ziel Auslöser der Planung sind die Entwicklungsabsichten der privaten Grundeigentümer/-innen, der Erneuerungsbedarf bahnaher Infrastrukturen und öffentlicher Räume sowie die Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostargau rGVK.

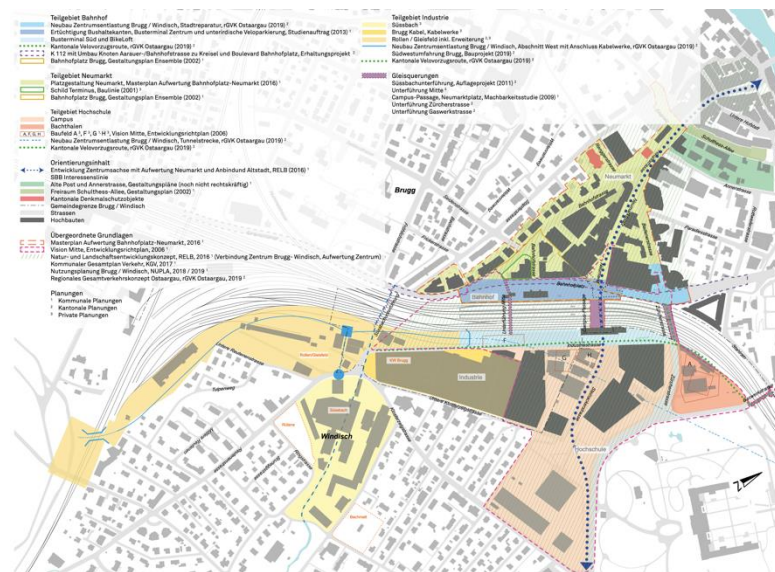
Angestrebt wird die schrittweise Transformation des Gebiets in ein nutzungsdurchmischtes Quartier mit sorgfältiger Gestaltung des öffentlichen Raums sowie einer Aufwertung der Gleisquerungen und Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof.

Für die künftige Zentrumsentlastung von Brugg und Windisch sehen Kantonaler Richtplan und regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK ein teils unterirdisches Strassenbauwerk mit Linienführung durch das Gebiet vor, dessen Raumbedarf es in der vorliegenden Planung zu sichern gilt.



1.2 Gebietsentwicklung

Akteure	Die tragenden Akteure der Gebietsentwicklung sind die Gemeinde Windisch, die Stadt Brugg, die BRUGG Real Estate, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Kanton Aargau.
Projektpartnerschaft	Die Akteure haben sich als Projektpartner der gemeinsamen Gebietsentwicklung verpflichtet, ihre Zusammenarbeit mit der Planungsvereinbarung vom 5. Mai 2021 definiert und einen Projektplan verfasst (vgl. Arbeitsgrundlagen A1.2, A1.3). Die Eigentumsverhältnisse der Projektpartner sind im Kapitel 5.2 dargestellt.
Gebietsentwicklung	Die Gebietsentwicklung widmet sich unter der Federführung der Gemeinde Windisch und der Stadt Brugg der Entwicklung rund um den Bahnhof beidseits des Bahnareals. Die relevanten Vorhaben der Gebietsentwicklung sind in einem Übersichtsplan zusammengefasst (vgl. Arbeitsgrundlage A1.1).



32508_12A_230429_Uebersichtsplan_Gebietsentwicklung

Abb. 3 Übersichtsplan Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Quelle: Gebietsentwicklung; Stand: 14.04.2021)

Ziele der Gebietsentwicklung Die Projektpartner/-innen haben sich auf folgende übergeordnete Entwicklungsziele geeinigt:

- **starkes Zentrum:** stärken des attraktiven Wohn-, Arbeits-, Bildungsstandortes mit Ausstrahlung über die Kantons-grenze;
- **attraktiver Bahnhof:** Organisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg für Reisenden des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigezeiten;



- **Verbindung und Vernetzen:** vernetzen der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnhofsareal hinweg;
- **belebte öffentliche Räume:** fördern von Nutzungsvielfalt und attraktiven, belebten, öffentlichen Räumen um den Bahnhof;
- **qualitätsvolle Quartierentwicklung:** schrittweise, nachhaltige, gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere am Bahnhof;
- **gemeinsamer Planungsprozess:** die Projektpartner sichern sich eine gemeinschaftliche, abgestimmte Entwicklung zu und binden die interessierte Bevölkerung aktiv mit ein.

Die Testplanung ist in den übergeordneten Prozess der Gebietsentwicklung eingebettet.

1.3 Testplanung

integrale Betrachtung	Nachdem in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagenarbeiten (Potenzialanalyse, Verkehrskonzept, Synthesebericht, Masterplan SBB; vgl. Arbeitsgrundlagen, Kapitel 8) erfolgten, veranstalten die Projektpartner/-innen in einem nächsten Schritt eine Testplanung mit drei interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteams. Ziel ist das Finden der Entwicklungseckwerte für die Zukunft des Gebiets. Mit der Testplanung kommt ein prozessorientiertes Verfahren für herausragende planerische Aufgabenstellungen zur Anwendung, welches die Lösungsfindung im Dialog der Beteiligten ermöglicht.
Ziel	Im Rahmen der Testplanung sollen Vorschläge für die schrittweise bauliche und freiräumliche Transformation des Gebiets und dessen verkehrliche Anbindung und Nutzung erarbeitet werden. Die Konzepte sollen im Dialog der Teams mit dem Beurteilungsgremium in Szenarien untersucht und mit Blick auf ihre längerfristige Robustheit überprüft und geschärft werden. Anspruchsvolle Themenfelder und mögliche Konflikte sollen aufgezeigt und diskutiert werden.
Produkt	Als Produkt soll das konkrete «Entwicklungskonzept Bahnhof Süd» vorliegen, welches in das übergeordnete «Zukunftsbild Stadtraum Brugg Windisch» eingebettet ist. Die Erkenntnisse der Testplanung werden in einem Bericht dokumentiert; sie umfassen die planerischen Entwürfe und Erkenntnisse aus dem Dialog als räumliche Strategien und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.
Ergebnis und Umsetzung	Die Ergebnisse dienen u.a. der Anpassung des Planungs- und Baurechts und sollen in den nachgelagerten Projektphasen



zunächst in ein behördenverbindliches Entwicklungskonzept (regionaler Sachplan rSP oder Entwicklungsrichtplan) und danach in grundeigentümerverbindliche Planungen (Anpassung BNO, Gestaltungspläne) überführt werden (vgl. Kapitel 5.5).

Entwicklungseckwerte Zu diesem Zweck sollen in der Testplanung Aussagen zu folgenden Themen¹ zu erarbeiten:

- Städtebau (Baufelder, Typologien, Volumen, Höhenentwicklung)
- Nutzungen
- Freiraum
- Mobilität, Verkehr
- Erschliessung und Infrastruktur
- Nachhaltigkeit, Energie, Klima, Umwelt, Ökologie
- Etappierung
- Ortsbild, Denkmal, Archäologie, Kultur

Einbindung Politik und Behörden Vertreter/-innen der Politik und Fachstellen der Behörden sind in den Prozess integriert (vgl. Kapitel 2.4, 2.5).

1.4 Partizipation

Einbindung interessierte Bevölkerung Zur Einbindung der interessierten Bevölkerung wurde 2022 ein Partizipationsprozess lanciert.



32508_12A_230220_GSBW_Unterlagen_Mitwirkungsbericht_final.png

Abb. 4 Foto Spaziergang mit interessierter Öffentlichkeit (Quelle: Mitwirkungsbericht; Stand: 09.02.2023)

¹ Pendenz: Verifizierung Anforderungen und Umfang Eckwerte und mit Blick auf angestrebtes Planungsinstrument.



Bericht	<p>Die Ergebnisse sind in einem Bericht (vgl. Arbeitsgrundlage A1.8) dokumentiert. Die wichtigsten Anliegen der Partizipations-teilnehmenden sind im folgenden Abschnitt zusammengefasst und im Programm thematisch eingebettet.</p> <p>Im ersten Schritt wurden während Spaziergängen, Informationsveranstaltungen und mit einer online-Umfrage die Anliegen und Inputs zur Gebietsentwicklung und zur Testplanung gesammelt.</p>
Anliegen der Partizipationsteilnehmer/-innen	<p>Von den dort Teilnehmenden und Anwesenden wurden folgende Anliegen formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none">• Priorisierung der Ziele der Gebietsentwicklung: 1. Attraktiver Bahnhof; 2. Belebte öffentliche Räume; 3. Starkes Zentrum. Langsamverkehr und ÖV (Infrastruktur, Kapazität und Angebot sollen gefördert und gestärkt werden. Dazu gehört auch, die Zugänglichkeit (insb. Barrierefreiheit) zu verbessern;• autoarme Entwicklung soll angestrebt werden, insbesondere im Teilgebiet Bahnhof Süd;• Querung des Bahnhofs verbessern, Brugg und Windisch stärker verbinden;• Attraktivität des Stadtraums steigern, Aufenthaltsqualität verbessern durch Begrünung, Belebung, Begegnungsorte und Angebotsvielfalt;• auf eine nachhaltige Entwicklung achten, Betrag zu Stadtklima, Hitzeminderung, Versickerung, Biodiversität leisten und Umgang mit Bestand klären;• Erinnerung an Kabelwerke als identitätsstiftendes Element in der weiteren Planung berücksichtigen;• Testplanungssperimeter überprüfen (Unterführungen, Neumarktplatz).
Echogruppe	<p>Der Partizipationsprozess begleitet den Prozess der Testplanung und die Fortschreibung der Gebietsentwicklung, u.a. in Form einer Echogruppe mit Vertretern/-innen unterschiedlicher Interessensgruppen, Verbände, Parteien.</p>



2 VERFAHRENSBESTIMMUNGEN

2.1 Auftraggeberin

Auftraggebende Auftraggebende der Testplanung sind die Projektpartner/-innen Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, BRUGG Real Estate, Kanton Aargau, Schweizerische Bundesbahnen SBB.

Die Gemeinde Windisch vertritt die Auftraggebenden.

ausschreibenden Stelle Ausschreibende Stelle ist:

Gemeinde Windisch

Vertreten durch: Roland Schneider, Leiter Planung und Bau Gemeinde Windisch, Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch.

2.1.1 Projektsteuerung

Projektsteuerung Verantwortlich für die strategische Leitung der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch ist die Projektsteuerung. Alle fünf Projektpartner/-innen sind in der Projektsteuerung vertreten. Der Auftrag zur Durchführung der Testplanung wurde durch die Projektsteuerung freigegeben.

2.2 Art des Verfahrens

Testplanung Das Verfahren wird als Testplanung gemäss der² SIA-Ordnung 143 und der Wegleitung 142i - 604d durchgeführt. Es findet als Dialogverfahren mit drei Workshops statt. Gemäss Artikel 3, Ordnung SIA 143 handelt es sich um eine Ideenstudie ohne Folgeauftrag.

2.3 Beurteilungsgremium

Beurteilungsgremium Für die Begleitung und Durchführung der Testplanung wird von den Auftraggebenden ein Beurteilungsgremium eingesetzt. Organisatorisch ordnet sich dieses unter der Projektsteuerung ein³. Das Beurteilungsgremium ist in die Erarbeitung des Programms für die Testplanung eingebunden und genehmigt dieses. Während der Workshops diskutiert das Beurteilungsgremium die Konzepte, legt die Vertiefungsvorgaben und Schwerpunktthemen für die Workshops fest und erarbeitet einen Schluss- und/oder

² Pendenz: Entscheid Prüfung SIA-Konformität

³ Pendenz: Verifizierung



Synthesebericht. Der Bericht wird durch das Beurteilungsgremium verabschiedet und durch die Projektsteuerung freigegeben.

Das Beurteilungsgremium ist wie folgt zusammengesetzt:

2.3.1 Fachexperten/-innen (mit Stimmrecht)

- | | |
|---------------------|--|
| Fachexperten/-innen | <ul style="list-style-type: none"> • Manuel Scholl, agps; Städtebau/Architektur; Vorsitz • Anne Kaestle, Duplex Architekten; Architektur/Städtebau • Jan Stadelmann S2L; Freiraum/Stadtklima • Aline Renard, Transitec; Mobilität/Verkehr • Michael Mettler, SHIFT; Nachhaltigkeit • Joëlle Zimmerli, zimraum; Sozialraum • Andreas Bleisch, Wüest und Partner; Nutzungen/Markt |
|---------------------|--|

2.3.2 Sachexperten/-innen (mit Stimmrecht)

- | | |
|---------------------|--|
| Sachexperten/-innen | <ul style="list-style-type: none"> • Roland Schneider, Gemeinde Windisch, Leiter Planung und Bau; Gesamtprojektleiter Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch • NN, Stadt Brugg, Stadtplaner/-in • Katrin Oser, Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung • Salomé Mall, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Abteilung Immobilien • Andreas Wingeier, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Abteilung Infrastruktur • Urs Bollhalder, BRUGG Real Estate • Thorsten Busch, BRUGG Real Estate |
|---------------------|--|

2.3.3 Experten und Gäste (ohne Stimmrecht)

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Experten/-innen / Stellvertretung | <ul style="list-style-type: none"> • Dominik Kramer, Kanton Aargau, Abteilung Verkehr; Stv. Katrin Oser • Natalie Urbach Pomer, Gesamtprojektleiterin SBB Immobilien, Stv. Salomé Mall • NN, Stadt Brugg; Stv. Bigna Lüthy • David Beerli, Gemeinde Windisch, Raumplaner; Stv. Roland Schneider • Lukas Zumsteg, Gemeinde Windisch, Planungs- und Baukommission; Stv. Fachexperte/-in Städtebau und Architektur • Beat Klaus, Stadt Brugg, Bau- und Planungskommission; Stv. Fachexperte/-in Städtebau und Architektur |
|-----------------------------------|--|

Bei Ausfall eines stimmberechtigten Mitglieds hat das Beurteilungsgremium dafür zu sorgen, dass die Anforderungen hinsichtlich Befangenheit und Ausstandsgründen (vgl. Kapitel 2.11) eingehalten sind.



Interessensvertretung / Gäste Weitere Gäste und / oder Interessensvertreter/-innen können bedarfsabhängig einbezogen werden.

Stichentscheid Bei Stimmgleichheit liegt der Stichentscheid beim Vorsitzenden.

2.4 Externe Fachpersonen und Fachstellen

- externe Fachpersonen /
Fachstellen
- NN⁴; Umwelt/Energie (externe Fachperson)
 - NN⁴; Lärmschutz, Nicht-Ionisierende Strahlung NIS (externe Fachperson)
 - Fachstellen Kanton Aargau⁵:
 - Departement Immobilien IMAG
 - Departement für Volkswirtschaft und Inneres DVI / Standortförderung
 - Departement Bildung, Kultur, Sport BKS
 - Kantonsarchäologie
 - Kantonale Denkmalpflege⁶
 - evtl. Umweltfachstelle Kanton

Der Einbezug weitere Fachpersonen, Fachstellen und/oder Abteilungen erfolgt bedarfsabhängig.⁷

2.5 Politik / Behörden

Politik / Behörden Die Information von Politik / Behörden erfolgt als Behördenvertretung im Nachgang der Workshops. Die Behördenvertretung wird unmittelbar anschliessend an die Workshops begrüsst und durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums mit einer Tageszusammenfassung bedient.

Behördenvertretung Mitglieder der Behördenvertretung sind

- Heidi Ammon, Gemeindepräsidentin Windisch
- Barbara Horlacher, Frau Stadtammann Brugg
- Monica Treichler, Vizepräsidentin Gemeinderat Windisch
- Roger Brogli, Stadtrat Brugg

⁴ Personalunion denkbar

⁵ Begrüssung und Einbindung der Fachstellen bis Herbst 2023 durch Kanton Aargau.

⁶ Entscheid Einbezug Fachperson Denkmalpflege an Workshops durch Kanton noch offen. Voraussichtlich Information über Zwischenerkenntnisse und Inhalte ohne Teilnahme an Workshops.

⁷ Der Fachstelleneinbezug resp. die Institutionalisierung des Informationsflusses zuhanden kantonaler Fachstellen erfolgt durch die stimmberechtigte Vertretung Kanton Aargau in der Verfahrensorganisation. Die SBB-internen Fachdienste werden über stimmberechtigte Vertretung SBB IM und SBB I in der Verfahrensorganisation einbezogen.



- Daniel Kolb, Abteilungsleiter Raumentwicklung, Kanton Aargau
- Carlo Degelo, Abteilungsleiter Verkehr, Kanton Aargau
- Bau- und Planungskommission Stadt Brugg und Gemeinde Windisch

2.6 Verfahrensbegleitung

Organisation Die Vorbereitung, die Organisation und die fachliche Begleitung des Verfahrens sowie die formelle Prüfung der einzureichenden Unterlagen erfolgt durch:

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

Kontakt Selina Masé, T +41 (0)44 250 58 36
smase@planpartner.ch

2.7 Externe Unterstützung Projektpartner/-innen

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

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

Die externen Mandatsträger nehmen an den Workshops teil.

2.8 Echogruppe

Echogruppe Die Echogruppe wird in separaten Veranstaltungen über die Zwischenstände informiert und es wird ein Feedback dazu eingeholt (analog Phase 2a, Vorbereitung Testplanung). Dieses wird dem Beurteilungsgremium der Testplanung als zusätzliche Grundlage für die Beurteilung zur Verfügung gestellt.

2.9 Planungsteams

Planungsteams Aufgrund der Ergebnisse der Planerevaluation (vgl. Kapitel 3) werden drei Planungsteams, welche die Eignungskriterien am besten erfüllen mit der Ausarbeitung je einer Konzeptstudie beauftragt.



2.10 Entschädigung

Entschädigung Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Konzeptstudie erhält jedes Planungsteam eine pauschale Entschädigung von CHF 130'000.- (inkl. Nebenkosten, inkl. 7.7% MwSt.).

2.11 Weitere Bestimmungen

2.11.1 Befangenheit und Ausstandsgründe

Befangenheit Die Mitglieder der Planungsteams müssen von den Personen des Beurteilungsgremiums und den beigezogenen Sachverständigen unabhängig sein. Die Verantwortung liegt bei den Teilnehmenden. Massgebend sind die Bestimmungen der SIA-Wegleitung «Befangenheit und Ausstandsgründe» vom Oktober 2013 (SIA 142i 202d, Art. 4 ff.).

2.11.2 Weiterbearbeitung und Rechte

Weiterbearbeitung Eine Weiterbearbeitung durch die beauftragten Planungsteams ist nicht vorgesehen, jedoch möglich. Es liegt im Ermessen der Auftraggeberin, die Teams mit einzelnen zusätzlichen Leistungen gegen Entschädigung zu beauftragen. Diese können punktuelle oder thematische Vertiefungsaufträge, eine Mitwirkung in der Synthesephase oder die Weiterbearbeitung des vorgeschlagenen Konzepts umfassen. Ein Anspruch auf eine Weiterbearbeitung besteht nicht.

Vorbefassung Für teilnehmende Teams ist eine spätere Teilnahme an nachfolgenden Wettbewerben im Planungsgebiet möglich. Eine Vorbefassung besteht nicht.

Urheberrecht Das Urheberrecht an den Konzepten verbleibt bei den Teilnehmenden. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über. Bei Veröffentlichungen von Resultaten werden sowohl die Auftraggeberin als auch die Projektverfassenden genannt. Bei den vorliegenden prozessorientierten Konzepten, die auch als Grundlage für weitere Planungsschritte (u.a. regionaler Sachplan rSP, BNO-Revision) dienen, können die Ergebnisse durch Dritte verwendet werden. Der Auftraggeberin steht nach Entwicklung der vereinbarten Entschädigung das Recht zu, Arbeitsergebnisse zu verwenden.

2.11.3 Kommunikation / Vertraulichkeit

Veröffentlichung Der Umfang und der Zeitpunkt der Veröffentlichung wird durch die Auftraggeberin festgelegt. Sämtliche Unterlagen und Arbeits-



ergebnisse aus dem Verfahren sind bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vertraulich zu behandeln. Abgegebene Unterlagen dürfen ausschliesslich für die Bearbeitung der beauftragten Aufgabe verwendet werden.

2.11.4 Sprache, Gerichtsstand, Anerkennung Vorgaben

- | | |
|---------------|---|
| Sprache | Die Sprache des Verfahrens ist Deutsch. |
| Gerichtsstand | Gerichtsstand ist Brugg. Anwendbar ist schweizerisches Recht. |
| Anerkennung | Mit der Teilnahme am Verfahren verpflichten sich die Teilnehmenden zur Einhaltung und Anerkennung der massgebenden Vorgaben und Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen. |



3 PLANEREVALUATION

3.1 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigung Zur Auswahl von drei geeigneten Planungsteams wird ein nicht anonymes Auswahlverfahren durchgeführt. Das Verfahren untersteht dem GATT/ WTO - Übereinkommen und wird gemäss Art. 19 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) im offenen Verfahren gemäss Art. 40 IVöB durchgeführt. Im Weiteren gelten die Submissionsbestimmungen des Kantons Aargau. Teilnahmeberechtigt sind Anbietende von Planerleistungen aus der Schweiz, der EU oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt (Stichtag: 11. November 2016).

3.2 Zusammensetzung Planungsteams

Fachdisziplinen Die Anbietenden haben sich als Planungsteam zu bewerben. Die Zusammensetzung der Planungsteams ergibt sich aus der Aufgabenstellung und hat folgende Fachdisziplinen abzudecken:

- Städtebau / Architektur
- Freiraum / Stadtklima
- Mobilität / Verkehr
- Weitere; z.B.: Nutzungen⁸, Nachhaltigkeit, Sozialraum, Markt, Kunst, ...

Es müssen mindestens die Fachdisziplinen Städtebau / Architektur, Freiraum / Stadtklima, Mobilität / Verkehr als Büros mit jeweiliger Schlüsselperson benannt sein⁸.

Schlüsselperson Die Schlüsselperson nimmt an der Startveranstaltung, an den Workshops sowie an der Schlussveranstaltung teil. Ein Austausch der Schlüsselperson ist nur im Einverständnis mit der Auftraggeberin zulässig.

Nachwuchs Die Bewerbung von Nachwuchsbüros resp. jüngeren Büros wird ausdrücklich begrüsst, z.B. auch als Bewerbung in Arbeitsgemeinschaft mit erfahreneren Büros.

⁸ Ob die Fachdisziplin Nutzungen zwingend im Planungsteam vertreten und bereits bei der Planerevaluation benannt werden soll wird im Vorfeld der Planerevaluation vom Beurteilungsgremium diskutiert und entschieden.



Ausschluss Mehrfachbeteiligungen Mehrfachbeteiligungen bei den Fachdisziplinen Städtebau / Architektur, Freiraum / Stadtklima und Mobilität / Verkehr sind nicht zulässig. Mehrfachbeteiligungen zur Abdeckung weiterer Bereiche (z.B.: Nachhaltigkeit, Sozialraum, Nutzungen / Markt; Stadtklima; Kunst; ...) sind zulässig.

Arbeitsgemeinschaften Arbeitsgemeinschaften im Fachbereich Städtebau / Architektur sind zulässig.

Federführung Es ist eine Federführung zu benennen, insbesondere um die Kommunikation klar zu regeln. Die federführende Firma tritt gegenüber der Auftraggeberin als Generalplaner/-in auf und verpflichtet sich zur Projektkoordination und zur Koordination sämtlicher Fachplanender.

3.3 Zulassungs- und Eignungskriterien

Zulassungskriterien Zur Eignungsprüfung zugelassen werden Bewerbende, welche die Bewerbungsunterlagen rechtzeitig, vollständig und korrekt ausgefüllt abgeben haben.

Gewichtung der Referenzen Die Auswahl der Planungsteams für das Verfahren erfolgt durch das Beurteilungsgremium gemäss folgender Kriterien und Gewichtung:

- 40% Referenzen Städtebau/Architektur, Freiraum, Mobilität/Verkehr [Z1]
- 40% Auftragsanalyse, Zugang zur Aufgabe, These (auch in Skizzenform möglich / erwünscht) [Z2]
- 20% Schlüsselpersonen (Kompetenzen, Referenzen, Verfügbarkeit) [Z3]

Beurteilung Bei den Referenzen [Z1] werden die fachspezifische Qualität und der Bezug zur Aufgabenstellung beurteilt. Bei der Auftragsanalyse [Z2] wird der Zugang der Bewerbenden zur Fragestellung beurteilt. Die Kompetenzen der Schlüsselpersonen [Z3] werden anhand der Referenzen und der Erfahrung beurteilt, die durchgängige Verfügbarkeit soll sichergestellt sein. Für die eingereichten Referenzprojekte werden nur bei Bedarf resp. bei Unklarheiten Auskünfte eingeholt. Für die Richtigkeit der Angaben sind die Bewerbenden verantwortlich. Alle eingereichten Unterlagen dienen ausschliesslich der Information und werden vertraulich behandelt; sie gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über.



3.4 Einzureichende Unterlagen

Einzureichende Unterlagen Für die Bewerbung ist das Dokument «Antrag zur Teilnahme am Planungsverfahren (Bewerbung)»⁹ zu verwenden.

Formulare Das Dokument enthält folgende Formulare:

- Zusammensetzung Planungsteam, Benennung der Schlüsselpersonen [F1]
- Auftragsanalyse [F2]
- Angaben zur Unternehmung mit Angaben zu den Schlüsselpersonen [F3]

Die Referenzen werden im Formular [F3] deklariert. Die Referenzprojekte der im Planungsteam vertretenen Unternehmungen sollen jeweils umfassen a) zwei Referenzen aus dem Bereich Städtebau / Architektur; b) zwei Referenzen aus dem Bereich Freiraum / Stadtklima; c) eine Referenz aus dem Bereich Verkehr / Mobilität, jeweils mit Beschreibung der bearbeiteten Aufgabe und Bezug zur vorliegenden Aufgabenstellung. Die jeweils zwei Referenzen der Schlüsselpersonen dürfen jenen der Unternehmung entsprechen.

Das Dokument ist entsprechend den darin formulierten Vorgaben auszufüllen. Die Eingabedokumente sind als geordnete, aber lose Blätter in einem verschlossenen Briefumschlag mit dem Vermerk «Planerevaluation Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» einzureichen.

Unterlagen und Anforderungen Bei den Referenzprojekten sind Abschlussarbeiten (Fachhochschule, Universität) zulässig. Zusätzlich eingereichte, nicht verlangte Unterlagen wie Firmendokumentationen oder weitere Referenzangaben werden nicht berücksichtigt und entfernt.

Bei der Planerevaluation werden ausdrücklich keine Lösungsansätze zur Aufgabenstellung erwartet. Die Planerevaluation wird nicht entschädigt.

3.5 Auskünfte und Einreichung der Bewerbung

Auskünfte Den Bewerberinnen und Bewerbern steht die Möglichkeit offen, per E-Mail Fragen zum Verfahren der Planerevaluation zu stellen: smase@planpartner.ch. Die Antworten werden anschliessend

⁹ Die Bewerbungsformulare werden bis zur öffentlichen Ausschreibung resp. Publikation erarbeitet.



anonymisiert allen Bewerbenden per E-Mail zugestellt. Die Fristen sind im Kapitel 3.6 dargestellt.

Die Fragenbeantwortung ist von den Bewerbenden ab www.simap.ch zu beziehen und steht dort gemäss den Angaben in Kapitel 3 zur Verfügung.

Die Bewerbungsunterlagen sind gemäss den im Kapitel 3 angegebenen Fristen bei der ausschreibenden Stelle (vgl. Kapitel 2.1) einzureichen. Per Post versandte Unterlagen müssen bis zu diesem Datum an der Eingabeadresse eintreffen, das Datum des Poststempels ist nicht massgebend.

3.6 Terminübersicht Planerevaluation¹⁰

- Publikation www.simap.ch / TEC21: Jan. 2024
- Eingang schriftliche Fragen: Feb. 2024
- Beantwortung Fragen bis: Feb. 2024
- Bezug Fragenbeantwortung Planerevaluation:
www.simap.ch
- Einreichfrist Bewerbungen bis: März. 2024
- Auftragsvergabe / PS-Entscheid: Mai 2024
- Bekanntgabe Auftragsvergabe: Mai 2024

¹⁰ Es liegt ein separates Dokument «Detailterminen Planerevaluation» vor, welches durch die kantonale Vergabestelle verifiziert wurde.



4 ABLAUF UND TERMINE

Datum ¹¹	Arbeitsschritt
DO, 27.06.2024	Startveranstaltung mit Arealbegehung und Modellausgabe [Bearbeitungszeit ab Startveranstaltung - WS1: ca. 15 Wochen]
bis FR, 09.08.2024 um 16:00 Uhr	Fragenstellung per Mail an: smase@planpartner.ch
bis FR, 23.08.2024	Fragenbeantwortung per Mail an die Teilnehmenden
MI, 23.10.2024	Workshop WS 1¹² <u>Auslegeordnung / Idee</u> Erste Ansätze, Raumanalyse, Einordnung in den Kontext [Bearbeitungszeit ab WS1 - WS2: ca. 14 Wochen; Vorabgabe: 1 Woche vor WS]
DO, 13.02.2025	Workshop WS 2 <u>Konsolidierung der Idee / Konkretisierung</u> Umsetzung der Ansätze in Lösungsvorschläge und Konzepte [Bearbeitungszeit ab WS2 - WS3: ca. 13 Wochen; Vorabgabe: 1 Woche vor WS]
DO, 22.05.2025	Workshop WS 3 / Schlussworkshop <u>Ergebnis</u> Präsentation «Zukunftsbild» und «Entwicklungskonzept» durch Teams. Beurteilung, Festlegung Form und Produkt durch Beurteilungsgremium. [Bearb.zeit ab WS3 - Schlussabgabe: ca. 2 Wochen; Vorabgabe 1 Woche vor WS]
Mi, 28.05.2025	Schlussabgabe (bereinigte Unterlagen / Pläne) bei der ausschreibenden Stelle (vgl. Kapitel 2.1). Vermerk: «Testplanung Stadtraum Bhf. Brugg Windisch»
Juni 2025	Erarbeitung Schlussbericht / Synthese
26.06.2025 (1/2 Tag)	Synthese-Sitzung Beurteilungsgremium Diskussion Erkenntnisse, Schluss-/Synthesebericht; weiteres Vorgehen zur planungsrechtlichen Umsetzung
Aug/Sept 2025	Schlussveranstaltung formeller Verfahrensabschluss
anschliessend	Medienmitteilung, öffentliche Informationsveranstaltung, öffentliche Ausstellung

Tab. 1 Terminübersicht Testplanung

Für die Veranstaltungen werden separate Einladungen mit Detailangaben zu Ablauf, Veranstaltungsort, etc. verschickt.

¹¹ Ferien Kt. AG: 08.07. - 09.08.2024; 28.9. - 12.10.2024; ff.

¹² Rücklauf WS: Erarbeitung Protokoll: ca. 1 Woche; Vernehmlassung mit BG: ca. 1 Woche. Vorlauf WS: Vorabgabe 1 Woche vor Termin. Bearbeitungszeit der Teams zwischen zwei WS abzüglich ca. 3 - 4 Wochen.



4.1.1 Startveranstaltung

Startveranstaltung Die Planungsteams werden an einer Startveranstaltung über den Ablauf und die Zielsetzungen des Verfahrens orientiert und erhalten die Arbeitsunterlagen. Zur Information und Einstimmung in das anstehende Verfahren finden Inputreferate zu verschiedenen Themen statt (z.B. Eigentümer/-innenziele, Aussen-/Freiräume, Verkehr, Entwicklungsrichtplan).

4.1.2 Workshops

Dialog Es sind zwei Workshops und ein Schlussworkshop vorgesehen. Die Zwischenresultate werden von den Planungsteams präsentiert und gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium diskutiert und weiterentwickelt. Es wird erwartet, dass alle Schlüsselpersonen des Planungsteams zur Präsentation anwesend sind. Aufgrund der Zwischenerkenntnisse wird vom Beurteilungsgremium die Aufgabenstellung für die nächste Bearbeitungsphase festgelegt. Je nach Erkenntnissen aus den Workshops können individuelle Vertiefungsaufgaben innerhalb der Teilgebiete an die Planungsteams erteilt werden.

individueller erster Workshop Die Präsentationen der Planungsteams und die anschließenden Diskussionen mit dem Beurteilungsgremium am ersten Workshop finden jeweils separat statt (Einzelbesprechungen pro Planungsteam). Das Beurteilungsgremium wird nach dem ersten Workshop entscheiden, ob bei den weiteren Workshops die Konzepte und Erkenntnisse der drei Planungsteams gemeinsam im Plenum oder weiterhin einzeln diskutiert werden.

Ablauf, Vorabgabe Für die Workshops ist pro Team ein Zeitfenster von ca. 75 Minuten vorgesehen. Die Unterlagen sind vorgängig (jeweils Freitag, bis 17.00h in der Vorwoche des Workshops) digital abzugeben. Die Modelle können direkt an den Workshop mitgebracht werden.

Information Behördenvertretung Im Anschluss an die Workshops wird die Behördenvertretung begrüßt. Dieser wird von einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums unter Mitwirkung der Fachmoderation und des Vorsitzenden eine Zusammenfassung der Tagesergebnisse präsentiert.

4.1.3 Ergebnisdokumentation

Ergebnisdokumentation Die Erkenntnisse aus dem Verfahren werden in geeigneter Form zusammengefasst (Schluss-/Synthesebericht). Die Form wird am Schlussworkshop durch das Beurteilungsgremium festgelegt.



4.1.4 Synthese-Sitzung Beurteilungsgremium

Synthesesitzung Im Rahmen der Synthese-Sitzung werden die Ergebnisse der Testplanung mit dem Beurteilungsgremium konsolidiert und der Entwurf des Schlussberichts diskutiert.

4.1.5 Ausstellung / Information Öffentlichkeit

Öffentlichkeit Nach Abschluss des Verfahrens werden die Ergebnisse öffentlich ausgestellt und die Öffentlichkeit mittels Medienmitteilung und mit einer Informationsveranstaltung informiert.



5 AUFGABE

5.1 Perimeter

Es wird zwischen einem Bearbeitungsperimeter und einem Betrachtungsperimeter unterschieden.

5.1.1 Betrachtungsperimeter

Betrachtungsperimeter Der Betrachtungsperimeter ist nicht scharf abgegrenzt. Er dient der Einbettung der geplanten Entwicklung in die Umgebung.

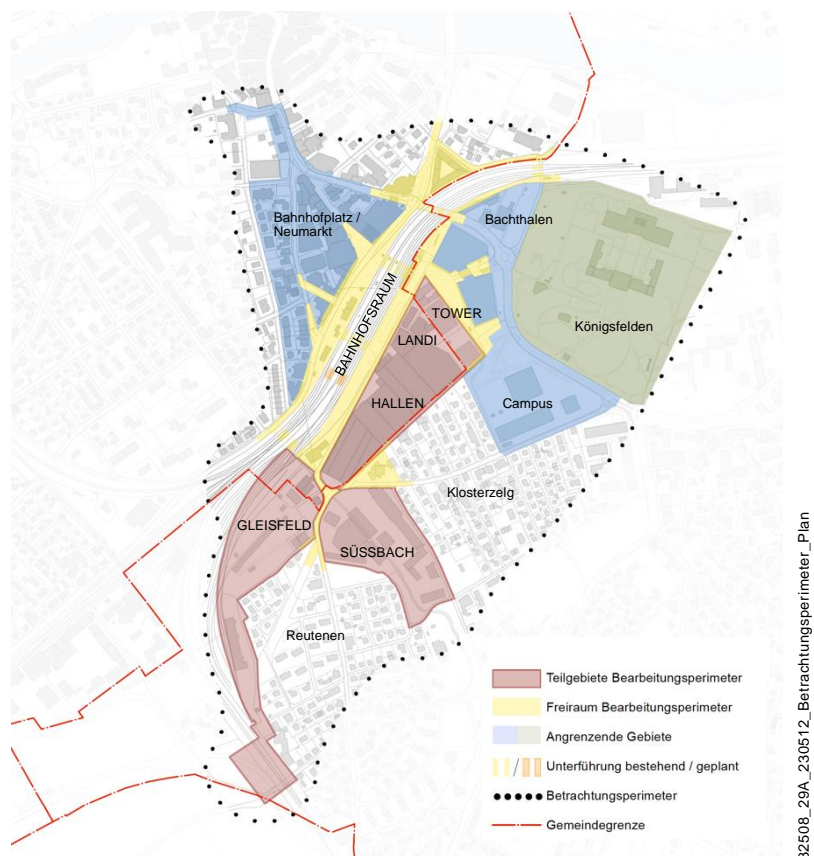


Abb. 5 Betrachtungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

Aufgabe Für den Betrachtungsperimeter soll das «Zukunftsbild Stadt-raum Bahnhof Brugg Windisch» mit Illustration einer Idee für die langfristige Entwicklung des Gebiets dargestellt werden. Dabei sollen auch übergeordnete räumliche Bezüge aufgezeigt werden, z.B. zur Anlage Königsfelden, zum Flussraum, zwischen Neumarkt und Campus, zwischen Süssbach, Gleisfeld und dem Gebiet nordwestlich der Gleise, etc..



5.1.2 Bearbeitungsperimeter

Bearbeitungsperimeter Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Bereich Bahnhof Süd (vgl. Abb. 1) mit angrenzendem Bahnhofraum beiderseits der Gleise, bestehenden und geplanten Unterführungen, Campusplatz, Verwaltungsgebäude und die angrenzenden Strassenräume.

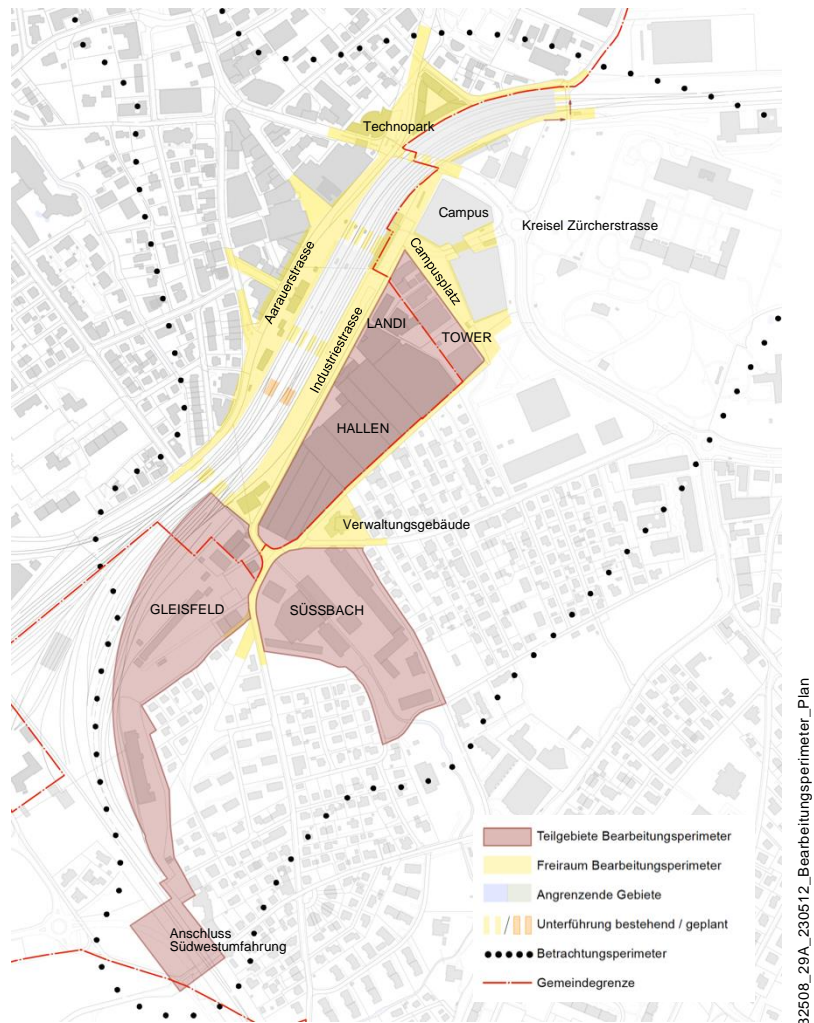


Abb. 6 Bearbeitungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

Die Abgrenzung des Perimeters zum Gleisfeld ist gemäss der Interessenslinie der SBB definiert (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6) sowie ausserdem gemäss den Eigentumsverhältnissen und den angrenzenden Platz- und Verkehrsräumen mit bestehendem Anschluss an die Südwestumfahrung.

Aufgabe Für den Bearbeitungsperimeter soll ein konkretes «Entwicklungskonzept» für die bauliche und freiräumliche Entwicklung, die Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume und der

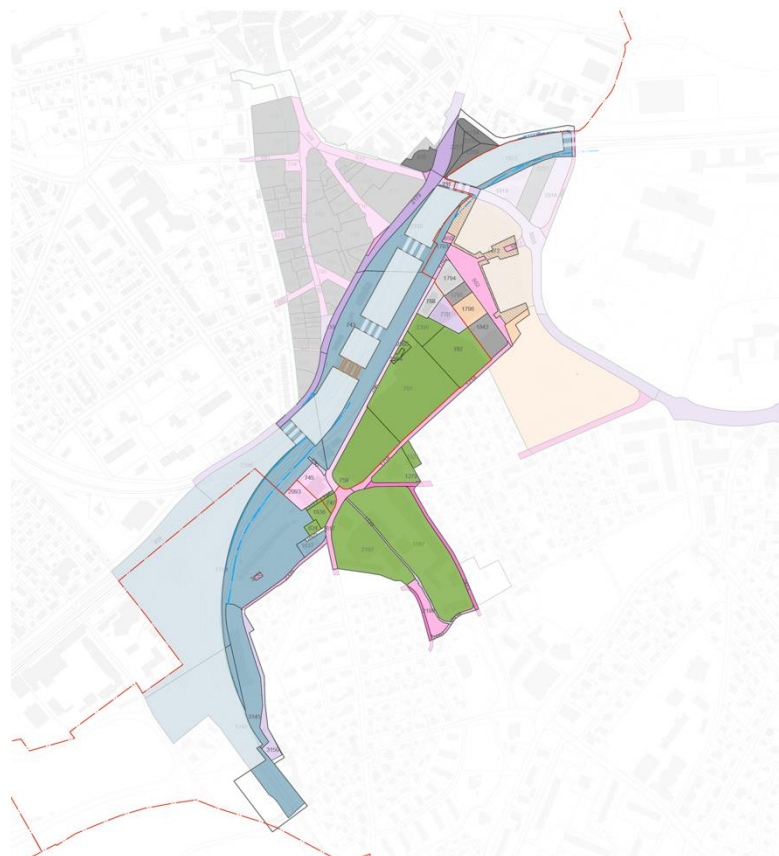


Nutzungsverteilung erarbeitet werden. Neben den Vorschlägen für die Zukunft der Teilgebiete Süssbach, Hallen, Gleisfeld (vgl. Kapitel 5.4) und deren Anbindung steht die Aufwertung und der Ausbau des räumlichen Übergangs zwischen Brugg und Windisch mit den Unterführungen und deren räumlichen Anknüpfungspunkten sowie die Gestaltung der Industriestrasse und die Integration der Zentrumsentlastung ZEL (vgl. Kapitel 5.5, 5.6, 6.1.4) im Vordergrund. Die Campuspassage mit angrenzendem Bahnhofplatz und Campusplatz stellt eine Schlüsselstelle dar, ebenso die Übergänge zu den südöstlich angrenzenden kleinteiligen Quartieren.

5.2 Eigentumsverhältnisse

Das Eigentum innerhalb des Entwicklungsgebiets verteilt sich auf folgende Parteien:

- Eigentümer/innen**
- Kanton Aargau
 - Stadt Brugg
 - Gemeinde Windisch
 - Brugg Immobilien AG
 - Finanzierungsgesellschaft Immobilien FHNW AG (FGI FHNW)
 - FGI FHNW / Nest Sammelstiftung / Campus Parking AG / Campussaal Immobilien AG
 - SBB
 - Diverse private Eigentümer/innen
 - Mischeigentum (Brugg Immobilien AG, SBB, Kanton Aargau)
 - Gemeindegrenze
 - Interessenslinien SBB
 - Betrachtungsperimeter
 - Unterführung bestehend / geplant



32508_29A_230512_Eigentumsplan_Plan

Abb. 7 Übersicht Eigentumsverhältnisse innerhalb des Bearbeitungsperimeters (Quelle: eigene Darstellung)

Flächenanteile und weitere Eckwerte werden im Rahmen des Testplanungsprogramms genauer erläutert.



5.3 Entwicklungsziele der Eigentümer/-innen

Im Folgenden sind die wichtigsten Ziele der Projektpartner/-innen und Eigentümer zusammengefasst. Sie bilden zusammen mit den Anliegen aus der Partizipation die Grundlage für die Texte zu den Bearbeitungsthemen (vgl. Kapitel 6).

5.3.1 Gemeinde Windisch und Stadt Brugg

Gemeinde Windisch,
Stadt Brugg

Aus Sicht der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch steht die verbesserte Verwebung der beiden Siedlungsgebiete über die Gleise hinweg und eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sowie die Raumsicherung für die zu diesem Zweck erforderlichen und attraktiv gestalteten Infrastrukturen im Vordergrund. Erzielt werden soll ein gewinnbringendes Zusammenwirken der neuen baulichen und freiräumlichen Strukturen mit den bestehenden; insbesondere die Altstadt Brugg und der Bereich Neumarkt/Bahnhofplatz in Brugg sollen mit den künftigen Entwicklungen nicht konkurrenziert, sondern in diese eingebettet werden. Die bisher industriell genutzten, eher isolierten Areale im Gebiet Bahnhof Süd sollen künftig gut angebunden und erschlossen sein. Die Entwicklung soll unter Berücksichtigung der Geschichte des Ortes und im sorgfältigen Umgang mit identitätsstiftenden Bestandesbauten erfolgen. Es sollen hochwertige öffentliche Frei- und Grünräume für unterschiedliche Nutzergruppen ausgewiesen und die Aspekte Nachhaltigkeit und Stadtklima berücksichtigt werden. Nutzungen, bauliche Dichte und Hochhausstandorte des künftig belebten Quartiers gilt es, sorgfältig auszuloten. Die laufenden Projekte (u.a. Erneuerung Neumarkt) sollen in der Testplanung berücksichtigt werden. Die Ziele sind in einem separaten Dokument zusammengefasst (vgl. Arbeitsgrundlage A2.15).

5.3.2 BRUGG Real Estate

BRUGG Real Estate

Die BRUGG Real Estate strebt nach dem Rückgang der bisherigen Nutzung ihrer Areale durch die Kabelwerke Brugg resp. deren Nachfolgern (vgl. Kapitel 5.3) eine Nutzungsänderung und bauliche Verdichtung an. Während an Lagen in der Nähe des Gleiskörpers (Teilgebiet Hallen) nach derzeitigem Kenntnisstand eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil und ergänzenden Erdgeschossnutzungen im Vordergrund steht (u.a. aufgrund der Erreichbarkeit und der prominenten Lage sowie wegen der Immissionen des Bahnbetriebs) erscheint aus Sicht der Eigentümerin an den rückwärtigen Lagen (Teilgebiet Süssbach, welches eingebettet ist in die umgebenden durchgrünzten Wohnquartiere) die Hauptnutzung Wohnen mit ergänzenden Nutzungen



zweckmässig. Bereits zu einem frühen Zeitpunkt soll eine Aufwertung der Industriestrasse und zu jedem Zeitpunkt eine gute Anbindung insbesondere auch des Teilgebiets Süssbach sichergestellt sein. Hochpunkte und attraktive Adressen sollen in die Entwicklungskonzepte eingebettet sein. Aufgrund des langfristigen Zeithorizontes sollen die Gebäudetypologien stufengerecht als Strukturen mit angemessenem Abstraktionsgrad und Nutzungsflexibilität ausgewiesen und Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt werden. Die Ziele und vorangegangenen Überlegungen der BRUGG Real Estate zur Entwicklung der Teilgebiete Hallen und Süssbach sind in einem separaten Dokument zusammengefasst (vgl. Arbeitsgrundlage A2.15).

5.3.3 Schweizerische Bundesbahnen SBB

SBB Die SBB planen den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Brugg-Windisch, unterschiedliche Mobilitätsangebote am Bahnhof bzw. in dessen Umgebung sollen verkettet und die Umsteigebeziehungen optimiert werden. Zu diesem Zweck erarbeiteten die SBB eine Masterplan, welcher die konkreten Vorhaben formuliert und im Rahmen der Testplanung als Arbeitsgrundlage abgegeben wird (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6). Mobilität und Publikumseinrichtungen sollen massgeblich verbessert werden, insbesondere die bahnhofsnahen Infrastrukturen wie Park und Ride / Kurz- und Langzeitparkierung / Taxi, Veloparkierung, Bushalte (ÖPNV und Fernlinien), Fahrgastinformation und -aufenthalt, Perronzugänge, Velo- und Personenquerungen. Dies mit dem Ziel, die Umsteigebeziehungen zu verbessern und den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Das Bahnhofsumfeld soll baulich und sozial verdichtet und zu einem attraktiven, durchmischten und belebten Stadtquartier entwickelt werden, in welchem der Bahnhof als repräsentatives und identitätsstiftendes Element positioniert werden soll. Der Zugang zur Bahn soll durch die stadträumliche Vernetzung gestärkt und öffentliche Räume im Bahnhofsumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Für das Teilgebiet Gleisfeld wird eine bauliche Verdichtung mit einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen angestrebt, welches an geeigneter Stelle durch publikumsintensive Erdgeschosse mit Dienstleistungs-, Gastronomie- bzw. Büro- und Gewerbenutzungen zu ergänzen ist. Das Angebot an Wohnraum soll eine Vielfalt an unterschiedlichen Kundensegmenten und Lebensstilen bedienen und in einer möglichst adaptierfähigen Bebauungstypologie realisiert werden, die auch Spielraum für Unvorhergesehenes und Optionen zur Veränderbarkeit zulässt. Bei der Anordnung der Nutzungen sind die



Abhängigkeiten zur geplanten Zentrumsentlastung zu berücksichtigen. Die sinnvolle städtebauliche Einbettung von Hochhaus-typologien ist gewünscht.

Bei der geplanten Entwicklung sollen sämtliche Aspekte der Nachhaltigkeit (u.a. Klimaresilienz, Ressourcenschonung, sinnvolle Gebäudetypologien, wirtschaftlicher Nutzungsmix) berücksichtigt und die ökologische und soziale Zukunftsfähigkeit des Gebietes sichergestellt werden. Dabei sind auch zukunftsweisende Formen des Arbeitens und der urbanen Produktion zu berücksichtigen.

5.3.4 Kanton Aargau

Kanton Aargau Seitens des Kantons Aargau steht eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung und hochwertige baulich-räumliche Gestaltung der Quartiere, des Freiraums und der öffentlichen Räume unter Berücksichtigung der künftigen Nutzenden (Wohnbevölkerung, Berufstätige, Auszubildende, etc.) im Vordergrund. Dies gemäss den übergeordneten Zielsetzungen des behördenverbindlichen kantonalen Richtplanes und unter Berücksichtigung der weiteren relevanten Rahmenbedingungen (u.a. Ortsbild, Baudenkmäler und Kulturobjekte, prägender städtebaulicher Kontext und Geschichte sowie Denkmalpflege, Umwelt, Archäologie, etc.). Das Schaffen von hochwertigen Freiräumen, insbesondere von hochwertigen öffentlichen Räumen sowie die Themenfelder hitzeangepasste Siedlungsentwicklung im Siedlungsgebiet und ökologischer Ausgleich sollen integral berücksichtigt werden. Insbesondere die Anforderungen hinsichtlich des Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes mit Stärkung der Kernstädte Brugg und Windisch als massgebende Bestandteile des urbanen Entwicklungsraumes (vgl. Kapitel 5.5.1) sollen umgesetzt werden. Ebenso sollen die Inhalte und Zielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Oberaargau rGVK (vgl. Kapitel 5.5.2), mit Integration der geplanten Zentrumsentlastung, Velonetz und Velovorzugsroute, sowie übergeordneter und interner verkehrlicher Anbindung und Erschliessung des Gebiets (u.a. Buslinien, Gleisquerungen Fuss- und Veloverkehr) zur Anwendung kommen. Die Vorhaben bzgl. Neumarkt und Verschiebung Freiverlad sollen einfließen.

kantonale Berufsfachschule BFGS Die kantonale Berufsfachschule Gesundheit und Soziales BFGS hat aufgrund der hohen Auslastung der bestehenden Raumkapazitäten und des erwarteten Anstiegs der Lernendenzahlen in den nächsten Jahren Bedarf an zusätzlichen Räumen an neuem Standort, z.B. im Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch. Die BFGS hat über 2'500 Schüler/-innen und rund 125 Lehrpersonen, der



Hauptstandort befindet sich an der Baslerstrasse in Brugg. Ziele, Anliegen und Bedarfe der BFGS werden durch die Auftraggeberin bis zum Einstieg in die Testplanung im Dialog mit der BFGS ermittelt und sodann mit Angaben zur Art der Berücksichtigung in das Programm eingefügt.

kantonale Fachhochschule
FHNW

Die kantonale Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW hat ihren Hauptsitz in Brugg-Windisch und ist mit rund 4'500 Studierenden, Forschenden, Arbeitenden ein wichtiger Akteur im Stadtraum. Eine höhere Urbanität im Umfeld der Fachhochschule ist aus deren Sicht erwünscht, ebenso ein Ausbau der Campus-Passage um die Kapazitäten für Studierendenflüsse bereitzuhalten. Ziele, Anliegen und Bedarfe der FHNW werden durch die Auftraggeberin bis zum Einstieg in die Testplanung im Dialog mit der FHNW ermittelt und sodann mit Angaben zur Art der Berücksichtigung in das Programm eingefügt.

Kantonsarchäologie

Der Hauptstandort der Kantonsarchäologie ist heute an der Industriestrasse platziert, es ist zu prüfen, wie sich der Standort der Kantonsarchäologie künftig in die Entwicklung des Stadtraums integrieren lässt. Aus Sicht der Kantonsarchäologie ist der heutige Standort in Bahnhofsnähe beizubehalten. Der Einbezug der Kantonsarchäologie im Verfahren erfolgt über die Vertreter/-innen des Kantons Aargau (vgl. Kapitel 2.3).

Option kantonale Mittelschule

Für eine neue kantonale Mittelschule im Aargauer Mittelland ist das Areal Bachthalen am Kreisel Zürcherstrasse als einer von zwei geeigneten möglichen Standorten in Prüfung, der Entscheid fällt 2025. Neben Themen wie Schülerpotenzial, Bahnhofsnähe, Erreichbarkeit mit Fuss-/ Velowegen und möglicher Mitnutzung anderer öffentlichen Anlagen sind Umfang und die Diversität des Dienstleistungsangebots sowie die Attraktivität der naheliegenden Quartiere wichtige Faktoren für die Standortauswahl. Im Rahmen der Testplanung soll für den Standort Bachthalen mit der Annahme gearbeitet werden, dass dort eine Mittelschule realisiert werden wird.



5.4 Teilgebiete und bestehende Nutzungen

Der Bearbeitungsperimeter beinhaltet folgende Teilgebiete¹³:



Abb. 8 Teilgebiete und Bereiche im Bearbeitungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

5.4.1 Bahnhofsräum

Bahnhofsräum Der Bahnhofsräum umfasst die bestehenden Unterführungen Campuspassage, PU Brugg, PU Süssbach (ohne Perronanschluss), sowie eine künftige weitere Velounterführung (Machbarkeitsstudie in Arbeit – kein Perronanschluss), den Perronbereich und das Bahnhofsgebäude, die beiderseits der Gleise gelegenen Industrie- (südöstlich) und Aarauerstrasse (nordwestlich), sowie das Umfeld des neu renovierten Verwaltungsgebäudes und den

¹³ Rahmenbedingungen, Anforderungen und Spielräume für die jeweiligen Teilgebiete werden im Testplanungsprogramm präzisiert.



Campusplatz. Die Sanierung des Neumarkts (Brugg) ist in Arbeit und soll in die Konzepte einbezogen werden, die Planungen zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und der Aarauerstrasse (Kantonsstrasse) sind derzeit in Vorbereitung.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 9 Links: Personenunterführung (exemplarisch)
 Abb. 10 Mitte: Aarauerstrasse mit Blick zum Bahnhof Brugg
 Abb. 11 Rechts: Industriestrasse Mit Blick Richtung Teilgebiet Hallen

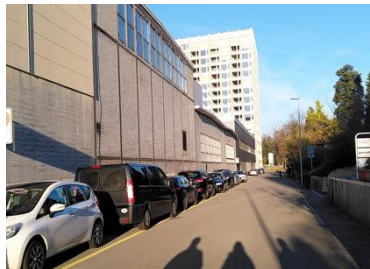


32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 12 Links: Neumarkt Brugg
 Abb. 13 Mitte: Campusplatz mit Blick zum Bahnhof Brugg
 Abb. 14 Rechts: Industriestrasse Mit Blick Richtung Campusplatz

5.4.2 Hallen

Hallen Das Teilgebiet Hallen ist bebaut mit Produktions- und Lagerhallen aus den Baujahren 1950 - 1972, sowie den neueren Gebäuden B12, Flex und Halle 14. Der derzeitige Hauptmieter der Hallen, Terna, zieht sich mittelfristig vom Standort Brugg/Windisch zurück, sodass die Hallen zugunsten der geplanten Entwicklung frei werden.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 15 Links: Industriestrasse mit Halle 6 -13
 Abb. 16 Mitte: Untere Klosterzelgstrasse
 Abb. 17 Rechts: Dachaufsicht mit Blick in Richtung Bahnhof Brugg



Im mittleren Bereich der Hallen befindet sich ein unterirdisches Tiefenlager mit einer Geschosshöhe von ca. 16 m, welches möglicherweise künftig als Standort für unterirdische Parkierung dienen kann. Das neuere Gebäude Flex soll erhalten bleiben, die Spielräume resp. der zweckmässige Umgang mit den ebenfalls neueren Gebäude B12 und Halle 14 sollen im Rahmen der Testplanung untersucht werden.

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von rund 31'400 m².

5.4.3 Süssbach

Süssbach Das Teilgebiet Süssbach ist bebaut mit Produktions- und Lagerhallen mit heterogener Mieterschaft und beinhaltet ausserdem Lager- und Parkierungsflächen; im östlichen Bereich befinden sich die Gebäude Armaturenlager und Hilfsbetriebe.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 18 Links: Süssbachareal mit Blick Richtung Teilgebiet Gleisfeld

Abb. 19 Mitte: Dachlandschaft mit Bachmattstrasse und Blick in Richtung Quartier Reutenen

Wichtige Mieter sind heute die BRUGG eConnect, Stiftung Faro, Verein Lernwerk, Terna, Solifos sowie die Firma Cables und weitere. Die Adernfabrik ist ein prägendes Gebäude auf dem Areal. Durch das Areal fliesst der namensgebende, eingedolte Süssbach, der zukünftig geöffnet und natürlicher geführt werden soll.

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von rund 30'900 m².

5.4.4 Gleisfeld

Gleisfeld Das Teilgebiet Gleisfeld beinhaltet einen Güterschuppen und Lagergebäude sowie Lager- und Parkierungsflächen. Das Gebäude SBB-Historic im südlichen Bereich beinhaltet ein Museum. SBB-intern wird ein Erhalt des Güterschuppens geprüft. Es ist aufgrund der Verfügbarkeiten und entsprechend der etappierten Interessenslinie der SBB unterteilt (vgl. Kapitel 5.5).

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von gesamthaft 41'400 m².



32508_28A_230429_Begehung1-4

- Abb. 20 Links: Blick in Richtung Gleisfeld; im Vordergrund Brunegg
 Abb. 21 Mitte: Gleisfeld mit Blick Richtung Bahnhof Brugg
 Abb. 22 Rechts: südlicher Bereich Gleisfeld, Blick in Richtung Historic Building

5.4.5 Landi / Tower

Landi / Tower

Die heterogenen Teilgebiete Landi¹⁴ und Tower grenzen an den Campusplatz, den Bahnhofsvorplatz und den Abgang zur Campuspassage; sie beinhalten u.a. den Hauptstandort der Kantonsarchäologie sowie Gebäude der Landi und den Neubau Centurion Tower mit Hotelnutzung, Miet- und Eigentumswohnungen, erdgeschossigem Restaurant.



32508_28A_230429_Begehung1-4

- Abb. 23 Links: Centurion-Tower (Schneider Schneider Architekten)
 Abb. 24 Mitte: Blick vom Campusplatz Richtung Landi
 Abb. 25 Rechts: Kantonsarchäologie, Blick Richtung Brugg

Bei den Liegenschaften, Centurion-Tower sowie Steinerkerstrasse 5 (FHNW) und 7 (Agrisano) handelt es sich um Gebäude neueren Datums, welche nicht zur Disposition stehen; in diesem Bereich sollen Überlegungen zur Freiraumgestaltung (vgl. Abb. 8, gelbe Schraffur) erfolgen. Bzgl. der Gestaltung innerhalb dieser Teilgebiete sollen die Inhalte des Entwicklungsrichtplanes Vision Mitte reflektiert werden.

5.4.6 Campus

Campus

Das Teilgebiet Campus beinhaltet den Neubau (2013) mit Campusplatz und Durchfahrt zum Kreisel Zürcherstrasse in

¹⁴ Die Integration einer Vertretung der Landi in Prozess ist noch pendent und erfolgt durch Auftraggeberin.



Bahnhofsnahe und die älteren Gebäude (1964 bis 1968, Bruno und Fritz Haller) im rückwärtigen Bereich.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 26 Links: Campusgebäude 2013
 Abb. 27 Mitte: Durchfahrt Campusgebäude
 Abb. 28 Rechts: Campusgebäude 1968 (Haller-Bauten)

5.4.7 Bachthalen

Bachthalen Das Areal Bachthalen liegt am Kreisel Zürcherstrasse resp. deren Unterführung mit Anstoss an das Gleisfeld. Es ist in Teilen bebaut und mit Parkplätzen belegt. Es ist einer von zwei möglichen Standorten für die Errichtung einer neuen Mittelschule im Aargauer Mittelland.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 29 Links: Bestehendes Gebäude an Aarauerstrasse
 Abb. 30 Mitte: Kreise Aarauerstrasse



5.5 Wichtige Grundlagen und Vorabklärungen; Auszug

Grundlagen Im Folgenden ist eine Übersicht der wichtigsten Grundlagen zusammengefasst. Diese werden im Testplanungsprogramm hinsichtlich ihrer Inhalte und ihrem Status in der Testplanung genauer erläutert.

5.5.1 Kantonaler Richtplan

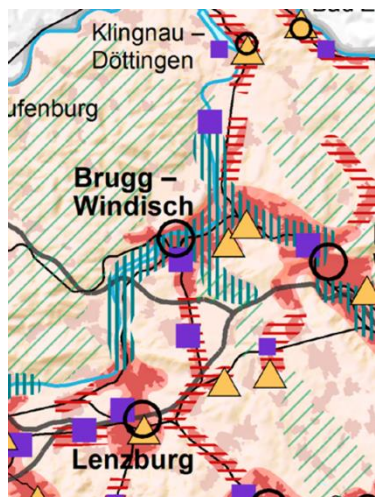


Abb. 31 Konzept der räumlichen Entwicklung Kanton Aargau (Quelle: Richtplan Gesamtkarte; Stand 27.04.2022)

Der behördenverbindliche kantonale Richtplan Aargau (vgl. Arbeitsgrundlage A2.10) bezeichnet den Standort als wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt ESP (vgl. Richtplankapitel S 1.3), bestehend aus den Substandorten Brugg-Windisch Vision Mitte und Brugg-Windisch West, welcher als wichtiger Standort und Impulsgeber für die Region nachhaltig entwickelt und gestaltet werden soll. Brugg-Windisch ist dort als Kernstadt eingetragen, eingebettet in den urbanen Entwicklungsraum. Gemäss Kantonaalem Richtplan sollen urbane Entwicklungsräume mit ihren Kernstädten als «Motoren der Aargauer Wirtschaftsentwicklung» dienen, sie sollen verkehrstechnisch hervorragend erreichbar sein und sich durch hohe Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten, relativ hohe Wertschöpfung und eine hohe Anzahl an Arbeitsplätzen sowie ein hohes Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern und einen hohen zentrumsbezogenen Pendleranteil auszeichnen.

Gemäss Richtplan sind im ESP Brugg-Windisch Vision Mitte als Vorrangnutzungen arbeitsplatzintensive Nutzungen (z.B. Dienstleistungen, Büro, Verwaltung) sowie Nutzungen mit hohem Personenverkehr (z.B. Verkauf, Dienstleistungen und Freizeitnutzungen) vorzusehen, weiterhin handelt es sich um ein sogenanntes Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. In den ESP kann in der Nutzungsplanung von den Vorrangnutzungen abgewichen werden, soweit die Eignung für andere, regional abgestimmte Nutzungen nachgewiesen wird und die kantonalen Interessen berücksichtigt werden.

Im Kapitel S1.3 des kantonalen Richtplanes ist beschrieben, dass Wohnnutzungen in den ESP möglich sind, wobei der Einbezug der Wohnnutzung insbesondere an den zentrumsnahen ESP-Standorten (u.a. Brugg-Windisch) anzustreben bzw. im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen ist.

Gemäss Richtplan sollen insbesondere Bahnhöfe sollen als stark frequentierte, öffentliche Räume eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung haben und sind geeignet, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen.



Im Rahmen der Testplanung gilt es, Konzepte zu entwickeln, welche Zielsetzungen des ESP befördern und umsetzen.



Abb. 32 Ausschnitt Kantonalen Richtplan mit ZEL, Stand Mai 2021 (Quelle: Richtplan Gesamtkarte; Stand 27.04.2022)

Mit der teils unterirdischen Zentrumsentlastung ZEL soll der Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet reduziert, für einen effizienten lokalen und regionalen Verkehr Raum für Verkehrsmittel mit weniger Flächenverbrauch geschaffen und stadträumliche Potenziale freigespielt werden. Die Zentrumsentlastung ZEL ist im Kantonalen Richtplan rechtskräftig verankert. In Brugg-Wädenswil benötigt die Zentrumsentlastung Flächen entlang der Bahnhofsgleise auf der Bahnhofssüdseite inklusive des Freiverlads. Das Tunnelportal ist im Teilgebiet Gleisfeld platziert.

Im Rahmen der Testplanung ist der entsprechende Raumbedarf für die Zentrumsentlastung zu sichern und hinsichtlich der Etaplierungsplanung im Sinne der Aufwärtskompatibilität zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 6.1.4).

Ebenfalls zu berücksichtigen im Rahmen der Testplanung ist das Kapitel H7 Klima des kantonalen Richtplantextes, welches die kantonale Klimastrategie im Richtplan verankert. Ziel des Kantons Aargau ist die Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto Null und die Anpassung an den Klimawandel.



5.5.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Das regionale Gesamtverkehrskonzept rGVK 2019 (vgl. Arbeitsgrundlage A1.11) zeigt mit Zeithorizont 2040 aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger, insbesondere zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr. Für den Raum Brugg Windisch wurde im Juli 2019 eine Vertiefungsstudie erstellt. Die dort gezeigten kantonalen Velorouten und Velovorzugsrouten mit Schnittstellen zum Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch sind im Richtplan verankert und sollen zur Umsetzung gelangen, Detailabklärungen für die neue Velounterführung am Bahnhof Brugg sind in Arbeit.

Mit der teils unterirdisch verlaufenden Zentrumsentlastung ZEL soll eine verkehrliche Entlastung von Brugg und Windisch erzielt werden; die Platzierung des Tunnelportals wurde überprüft und ist aktuell im Teilgebiet Gleisfeld positioniert.

In der Testplanung sollen insbesondere die Ansätze des rGVK hinsichtlich Veloverkehr und Zentrumsentlastung berücksichtigt werden, welche auch in das Verkehrskonzept (vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) eingeflossen sind. Allfällig bestehende Spielräume werden im Testplanungsprogramm noch genauer beschrieben.

Abb. 33 Zielzustand Veloverkehr gem. rGVK (Quelle: Richtplan Kt. Aargau; Stand: Mai 2021)

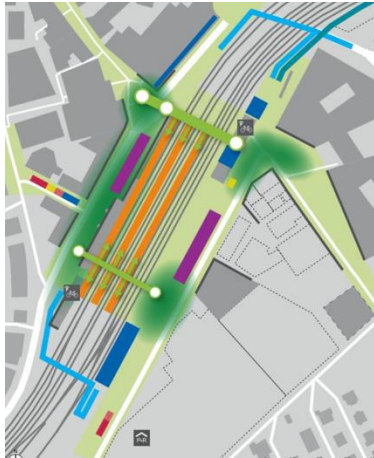


Abb. 34 Zielbild Bahnhofsbereiche und Flächenansprüche (Quelle: Verkehrskonzept, Stand: 10.09.2021)

5.5.3 Verkehrskonzept

Mit dem Verkehrskonzept vom September 2021 (vgl. Arbeitsgrundlage A 1.6) wurden verkehrliche Grundlagen für den Stadt- raum um den Bahnhof Brugg-Windisch unter Berücksichtigung des rGVK Ostargau und der geplanten künftigen Entwicklungen erarbeitet sowie die bestehenden Planungen überprüft.

Dies u.a. mit dem Ziel, das Gebiet langfristig optimal zu erschliessen und längerfristig auch die heute beengte Situation mit Durch- fahrt durch das Campusgebäude zum Kreisel Zürcherstrasse zu verbessern. Basierend auf dem Mengengerüst der Potenzialstu- die wurde in Varianten untersucht, ob, resp. zu welchem Zeitpunkt ein Anschluss an die Zentrumsentlastung ZEL für die geplante Entwicklung erforderlich wird. Für die geplante Velovorzugsroute wurden verschiedene Umsetzungsvarianten geprüft. Mit dem Verkehrskonzept liegen Konzeptpläne für Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV vor.

Im Rahmen der Testplanung gilt es, die Inhalte und Konzepte des Verkehrskonzeptes zu reflektieren und weiterzuentwickeln.¹⁵

5.5.4 Potenzialstudie



Abb. 35 Räumliches Gerüst Po- tentialstudie (Quelle: Potentialstudie; Stand: 16.08.2021)

Um die Grundlage (Mengengerüst) für die Kapazitätsbetrach- tungen des Verkehrskonzeptes zu schaffen wurde 2020 die Potenzi- alstudie (vgl. Arbeitsgrundlage A1.5) erarbeitet. Mit der geplanten Entwicklung werden sich die Verkehrsmengen im Entwick- lungsgebiet ändern; die Potenzialstudie zeigt drei städtebauliche Typo- logien mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und ermög- lichte so den Diskussionseinstieg der Projektpartner zu den an- stehenden Entwicklungsfragen.

Unabhängig von Gebäudetyp und Dichtezahl konnten übergeord- nete Themen erkannt werden, welche im Sinne qualitätssichern- der Handlungsanweisungen einem sog. «räumlichen Gerüst» zu- sammengefasst sind.

Eine Möglichkeit zur freiräumlichen Aufwertung ist gemäss Studie der Ausbau der Industriestrasse zum Boulevard.

¹⁵ Hinweis SBB Infrastruktur: Die Absicht, dass das Verkehrskonzept reflektiert und weiterentwickelt wird kann seitens SBB Infrastruktur nur insofern gestützt werden, als damit die Grundzüge und die Verteilung der Zuströme nicht integral verändert wird (die Dimensionierung / Ausgestaltung der Publikumsanlagen im Masterplan SBB bauen auf dem Verkehrskonzept auf – andernfalls müsste die Interessenlinie allenfalls angepasst / revidiert werden, wenn sich aus den Reflektionen massgebliche Veränderungen nach sich ziehen).



Im Rahmen der Testplanung sollen die Ergebnisse der Potenzialstudie als erste Überlegungen zur Kenntnis genommen werden. Die Idee des räumlichen Gerüsts soll als tragendes Element weiterentwickelt werden.

5.5.5 Masterplan und Entwicklungszielplan SBB



Abb. 36 Ankunftsort SBB am Bahnhof Brugg Windisch vom Campusplatz

Die SBB haben einen Masterplan erarbeitet, der die zukünftige Anlagenausgestaltung zur Abwicklung eines umfassenden Angebotes definiert (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6); Kernelement für Brugg ist ein Viertelstundentakt mit schnellen Zugsgattungen ab Brugg nach Zürich HB, sowie die weitere Verdichtung im S-Bahnverkehr. Erwartet wird ein starkes Wachstum der Ein-, Aus-, Umsteiger, wofür der Ausbau der Publikumsanlagen erforderlich wird. Mit der Interessenslinie wird der künftige Raumbedarf der SBB etappiert ausgewiesen. Für die Umsetzung des Ausbaus werden die Unterführungen Campuspassage und PU Brugg benötigt. Mit der geplanten Verlagerung der bestehenden Freiverladflächen (vgl. Abb. 45) nach Lupfig (Zeithorizont offen) wird Spielraum im Stadtraum frei. Im ebenfalls vorliegenden Entwicklungszielplan der SBB (vgl. Arbeitsgrundlage 2.8) sind Mengenabschätzungen bzgl. Anzahl und Flächen der relevanten Elemente sowie die Verortung von Funktionen im Bahnhofsumfeld aufgezeigt.

In der Testplanung gilt es, die Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere die Abgrenzungen der Interessenslinie, die Abhängigkeiten zum Freiwerden der Freiverladflächen, sowie den Bedarf zur Aufwertung der Personenunterführungen.

5.5.6 Bau- und Nutzungsordnung Brugg Windisch



Abb. 37 Rechtskräftiger Zonenplan Brugg und Windisch (Quelle: agis; Zugriff: 01.03.2023)

Das Planungsgebiet ist gemäss rechtskräftiger BNO Brugg und Windisch (vgl. Arbeitsgrundlage A2.9) der Arbeitszone Kabelwerke, der Zone Campus, sowie der dreigeschossigen Wohn-Arbeitszone WA3 zugewiesen.

Die Teilgebiete Hallen und Süssbach sind der Arbeitszone Kabelwerke zugeordnet (BNO Brugg §26, BNO Windisch §23). Eine Umstrukturierung der Arbeitszone Kabelwerke setzt gemäss BNO neben der Teiländerung der Nutzungsplanung eine Abstimmung mit bestehenden Entwicklungsrichtplänen resp. deren Neufestsetzung voraus. Für die Umsetzung der Umstrukturierung ist zudem ein Gestaltungsplan erforderlich.



Das Teilgebiet Gleisfeld ist der WA3 (BNO Brugg §19) und somit bereits einer Zone zur Realisierung der künftigen Mischnutzung zugewiesen es gilt eine Gestaltungsplanpflicht mit folgenden Zielsetzungen: «Mit dem Gestaltungsplan müssen eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete Überbauung, eine zweckmässige Erschliessung sowie Aussenräume von urbaner Qualität gewährleistet werden. Die Bebauungsstruktur und die Nutzweise haben auf die Umgebung zu reagieren.»

Die Zone Campus (BNO Brugg §16) befindet sich im Bahnhofsbereich, in der BNO Brugg ist u.a. definiert, dass der Bereich der Entwicklung des Bahnhofgebiets zu einem Ort von hoher städtebaulicher und urbaner Qualität dienen soll und beinhaltet Vorgaben bzgl. Nutzungen, Hochhäusern und Gestaltungsplanpflicht; im Rahmen der Testplanung soll der sog. Bereich Campus eingebettet in den Stadtraum betrachtet werden. In der Zone Campus gelten die Vorgaben des Entwicklungsrichtplans Vision Mitte (vgl. Kapitel 5.5.7) und sind durch die Gestaltungspläne grundeigentümerverschreibend festzulegen.

Zeitlich befristete Zwischennutzungen, die in der Arbeitszone I zulässig sind, können bewilligt werden.

Mit der Testplanung sollen die Grundlagen für die Anpassung des Planungs- und Baurechts erarbeitet werden. Als Grundlage der für die Gebietstransformation erforderlichen Anpassung der rechtskräftigen Zonierung (vgl. BNO Windisch § 23, Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26, Abs. 5) kann auch ein regionaler Sachplan (rSP) gemäss BauG § 12a dienen. Beim rSP handelt es sich um ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches anstelle des gemäss BNO vorgesehenen behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplanes Anwendung finden kann. Auch mit dem regionalen Sachplan ist ff. eine grundeigentümerverschreibende Umsetzung im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung erforderlich. Beim rSP handelt es sich um ein formelle Planungsinstrument des kantonalen Rechts, was sowohl für die Gemeinden (überkommunal) als auch für den Kanton verbindlich ist, wohingegen der Entwicklungsrichtplan ein informelles Instrument ist, das lediglich in der BNO auf kommunaler Ebene als behördenverbindlich verankert ist (sich die Gemeinde also sozusagen selbst daran bindet, weshalb auch keine formelle Prüfung / Genehmigung durch den Kanton erfolgt).

In der Testplanung sind die entsprechenden Entwicklungseckwerte zu erarbeiten (vgl. Kapitel 1.2).



Abb. 38 Vision Mitte (Quelle: Planwerk Vision Mitte; Stand: 07.03.2006)

5.5.7 Vision Mitte

Mit dem Entwicklungsrichtplan Vision Mitte wurde 2006 (vgl. Arbeitsgrundlage A1.12) erfolgreich die Entwicklung im Bahnhofsumfeld initiiert und die Grundlage für die Erstellung des Campus FHNW erstellt. Der Entwicklungsrichtplan beinhaltet Vorgaben für Teilgebiete, Bautypologien, Bauvolumen sowie für Freiräume und Grünflächen und ebenso zu Nutzungen und zur Mobilität. Ausserdem sind Angaben bzgl. Denkmal, Umwelt, Finanzierung etc. enthalten. Die Teilbereiche Campus mit Neubau, Campus-Forum, Campus-Treppen sowie Centurion Tower samt Vorplatz sind bereits umgesetzt. In das Testplanungsprogramm wird eine genauere Beschreibung der umgesetzten sowie der noch offenen Elemente und zum Status des Planwerks eingebettet. Die Inhalte und Überlegungen des Entwicklungsrichtplanes Vision Mitte sollen im Rahmen der Testplanung von den Planungsteams reflektiert werden und allenfalls in die Konzepte einbezogen werden; dies insbesondere für Lösungsansätze in den Teilgebieten Landi und Tower (vgl. Kapitel 5.4.5).

5.5.8 Umweltthemen¹⁶



Abb. 39 Eisenbahnlärm Tag

Für das Entwicklungsgebiet Stadtraum Bahnhof Brugg liegt eine relevante Lärmbelastung hinsichtlich Eisenbahnlärm vor.



Abb. 40 Strassenlärm

Bzgl. der Belastung durch Strassenlärm ist die Kantonsstrasse mit Auswirkungen auf einzelne Bereiche innerhalb des Entwicklungsgebietes zu beachten.

¹⁶ Für die relevanten Themen werden vor der Testplanung Gutachten erstellt, deren Erkenntnisse in das Programm integriert werden. Pendenz: Abklärung / Vorgehen bzgl. UVB.



Abb. 41 Störfall und NIS

Neben der bestehenden Lärmbelastung ist auch das Thema Störfall sowie die Belastung durch nichtionisierenden Strahlung NIS zu beachten.

Mit dem Konsultationsbereich KOBE wird der relevante Risikobereich bzgl. möglicher Störfälle bezeichnet, in welchem die Anordnung sog. empfindlicher Nutzungen (z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Spitäler, Gefängnisanstalten etc.) zu vermeiden ist. Einige Bereiche des Entwicklungsgebietes liegen innerhalb des Konsultationsbereichs. Hinsichtlich nachfolgender Nutzungsplananpassungen ist zu beachten, dass solche innerhalb des Konsultationsbereichs gelegenen empfindliche Nutzungen Klärungen hinsichtlich der Risikorelevanz und den Einbezug kantonaler Vollzugsbehörden erfordern. Ein- oder Aufzonungen erfordern den Nachweis der Risikoeingrenzung mit zweck- und verhältnismässigen Massnahmen sowie den Nachweis des erheblichen öffentlichen Interesses an der entsprechenden Nutzung am Standort.

Bzgl. einer Belastung durch nichtionisierenden Strahlung NIS ist zu beachten, dass die kritischen Übergangs- und Umgebungsleitungen mittig über den Bahnhof laufen, jedoch in kritischer Nähe zum Entwicklungsgebiet mehrheitlich Fahrleitungen vorhanden sind, weshalb bzgl. NIS von einer eher nicht relevanten Belastung ausgegangen wird. Die Annahme ist noch zu verifizieren.

Wärmeineffekt in Siedlungsgebiet und Verkehrsflächen



Abb. 42 Klimaanalysekarte

Das Gebiet südlich der Gleise ist in der Klimaanalysekarte des Kantons Aargau als besonders relevant gekennzeichnet. Für das Gebiet wird als Analyse der heutigen Bebauung eine Wärmeineffekt der höchsten Stufe bezeichnet. Die sog. Planhinweis-karte bezeichnet eine extreme bioklimatische Belastungssituation.

Die im Kapitel 5.5.8 gezeigten exemplarischen Darstellungen wurden der Potenzialstudie (vgl. ebenda Kapitel 3.2; vgl. vorliegend Kapitel 5.5.4) entnommen und werden im Testplanungsprogramm aktualisiert.



5.6 Umsetzungsmodule

Abhängigkeiten und Spielräume Die Entwicklung des Gebiets Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch wird schrittweise über mehrere Jahrzehnte erfolgen. Die Teilschritte sollen unabhängig umsetzbar sein und über längere Zeiträume bestehen können; sie sollen für sich und mit dem Bestand jeweils sehr gute Qualität erreichen. Die Umsetzungsschritte ergeben sich aus der Verfügbarkeit der Teilgebiete, dem Raumbedarf der Verkehrsinfrastrukturen inkl. Baustelleninstallation und den Freiverladen. Konsolidierte Zwischenzustände und provisorische Gestaltungen sind erforderlich.

Folgend ist eine schematische Übersicht der Module (vgl. Arbeitsgrundlage A1.13) mit Kurzbeschreibung integriert; Module und Abhängigkeiten werden im Testplanungsprogramm detailliert erläutert. Im Rahmen der Testplanung gilt es, eine zweckmässige Abfolge und attraktive Gestaltung der Umsetzungsschritte im Rahmen der bestehenden Abhängigkeiten zu entwerfen und die getroffenen Annahmen zu überprüfen.



32508_04A_230405_Modul 1.png
32508_04A_230405_Modul 2.png

Abb. 43 Links: Modul 1 (Quellen ff.: eigene Darstellung)

Abb. 44 Rechts: Modul 2

Modul 1 Als Initialschritt sollen sogenannte Quick-Wins umgesetzt werden. Dies kann z.B. eine bauliche oder freiräumliche Veränderung im Bereich der sanierten Campus-Passage sein (Baufeld C oder Campusplatz). Das Verwaltungsgebäude auf Bau Feld V wurde kürzlich saniert und wird der Vollständigkeit halber in Modul 1 aufgeführt. Freiräumliche Ergänzungen sind denkbar.



Modul 2 Das Areal Süssbach wird zeitlich teilweise vor den anderen Arealen freigespielt (bis 2030) und kann in Etappen entwickelt werden. Damit zusammenhängend soll der Ankunftsort am Bahnhof mit einer Aufwertung der Industriestrasse und der Unterführung Süssbach attraktiver werden. Die gelb eingefärbten Freiflächen können bis zur Erstellung der Zentrumsentlastung (ZEL) nur provisorisch aufgewertet werden, da sie im Bereich des zukünftigen Baustellenperimeters liegen.

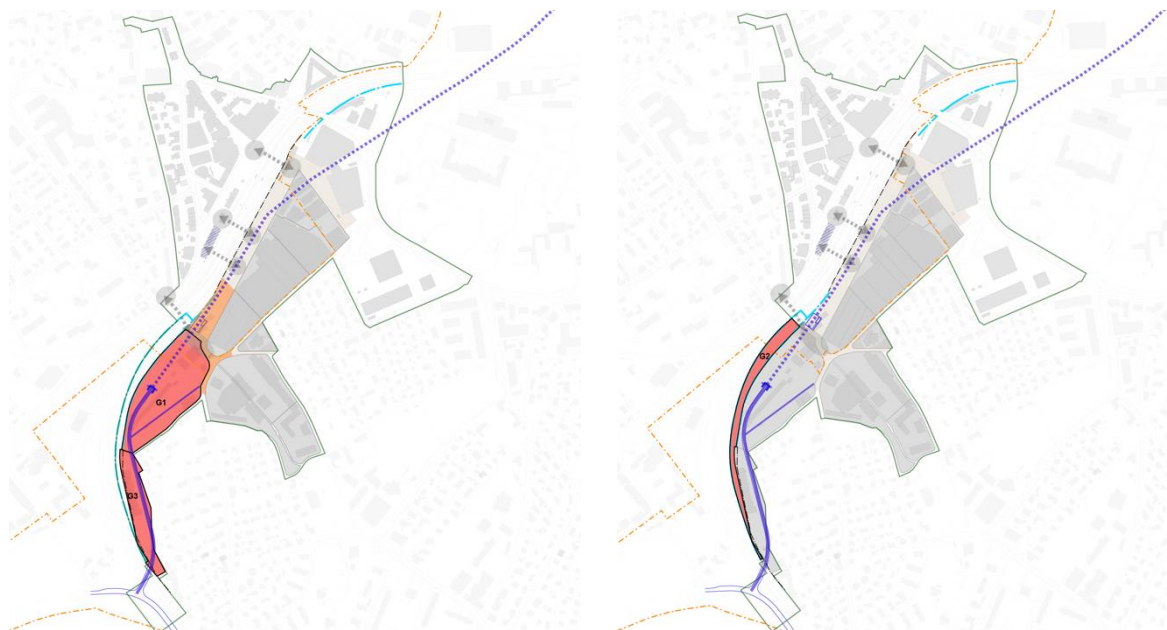


32508_04A_230405_Modul 1.png
32508_04A_230405_Modul 2.png

Abb. 45 Links: Modul 3
Abb. 46 Rechts: Modul 4

Modul 3 Als weiteres Baufeld könnte das Areal Hallen entwickelt werden. Dies ebenfalls in Etappen. Herausforderung wird sein, die Zwischenzustände der Transformation so zu gestalten, dass zu jedem Zeitpunkt eine attraktive, qualitätvolle städtebauliche Gesamtsituation entsteht. Zusammenhängend mit der Entwicklung des Gebiets Hallen sollen auch die neue Velounterführung und die parallel geführte Personenunterführung und deren Ankunftsorte entwickelt werden. Ungefähr zeitgleich könnte die Freispielung der Freiverladflächen erfolgen.

Modul 4 Zum Zeitpunkt der Erstellung der Zentrumsentlastung (ZEL) wird der in Modul rot eingefärbte Bereich zum Baustellenperimeter gehören. Die zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich bereits entwickelten Areale Süssbach und Hallen dürfen in ihrer Zugänglichkeit und Qualität nicht beeinträchtigt werden (Baustellenplanung, nicht Aufgabe der Testplanung).



32508_04A_230405_Modul 1.png
32508_04A_230405_Modul 2.png

Abb. 47 Links: Modul 5

Abb. 48 Rechts: Modul 6

- Modul 5** Nach Erstellung der ZEL kann auch das Gleisfeld entwickelt werden. Die Spielräume der Entwicklung im Zusammenspiel mit der Tunneleinfahrt und der Quartierserschliessung sind aufzuzeigen.
- Modul 6** Sobald die Gütergleise im Bereich der zweiten Interessenlinie der SBB aufgehoben und freigespielt sind, kann die Entwicklung des letzten Streifens des Gleisfeldes erfolgen. Die sinnvolle Erschliessung dieses Baufeldes ist dabei zentral.



6 BEARBEITUNGSTHEMEN UND LEITFRAGEN

6.1.1 Themenfeld «Städtebau/Architektur»

Städtebau / Architektur	In den Teilgebieten Hallen, Süssbach, Gleisfeld sollen Vorschläge für künftige städtebauliche Setzungen mit Angaben zu möglichen Baufeldern, Volumen-, Freiraumverteilung, Gebäudetypologien, Höhenentwicklung, Adressierung, etc. entwickelt werden. In der Transformation der heute industriell geprägten Teilgebiete sollen künftig qualitätsvolle, verdichtete, wirtschaftlich nachhaltige Quartiere entstehen, welche über eine gute Anbindung und attraktive Adressen verfügen. Es gilt, die verträglichen baulichen Dichten und die künftige Höhenentwicklung und Akzentbildung lagespezifisch auszuloten. Aus heutiger Sicht erscheinen insbesondere die bahnhofsnahe Bereiche für eine dichte Neubebauung geeignet. Hochpunkte sind an geeigneten Lagen erwünscht und sollen sorgfältig eingebettet werden. Die Konzepte sollen gut mit der Umgebung vernetzt sein und vermittelnd gestaltete Übergänge zu den angrenzenden Gebieten zeigen, insbesondere zu den Quartieren Klosterzelg und Reutenen.
Eigentümer/-innen	Aus Sicht der Eigentümer/-innen gilt es, die Grundstücke langfristig in Wert zu setzen und neben der wirtschaftlichen auch ihre ökologische und soziale Zukunftsfähigkeit sicherzustellen. Angestrebt wird eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Areale mit neuen Flächenangeboten, die langfristig am Markt bestehen können.
Anliegen Partizipations- teilnehmende	Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere das Anliegen geäußert, identitätsstiftende Elemente einzubetten und identitätsstiftende Orte zu schaffen, sowie im Rahmen der neuen Sichte gleichzeitig eine hohe Freiraumqualität zu erstellen.

6.1.2 Themenfeld «Geschichte / Umgang mit dem Bestand»

ehemalige Kabelwerke	Im heutigen Gebiet Bahnhof Süd mit den Teilgebieten Hallen und Süssbach wurden 1896 die Kabelwerke BRUGG gegründet, welche über Jahrzehnte als grösster Arbeitgeber prägend und identitätsstiftend für den Raum Brugg Windisch und die Region waren. Der Betrieb beförderte auch die bauliche und räumliche Entwicklung der Umgebung, so u.a. die Erstellung der benachbarten Siedlungen und Arbeiterhäuser. Mit der Veräusserung des Betriebes wurden die Liegenschaften der BRUGG Real Estate übertragen. Die Gebäude im Teilgebiet Hallen werden heute von einem italienischen Energieversorger (Terna) weiterhin zur Produktion von Kabeln genutzt; im Teilgebiet Süssbach besteht eine
----------------------	---



heterogene Mieterschaft, u.a. mit der Stiftung Faro und unterschiedlichen Gewerbebetrieben. Längerfristig werden die Flächen wegen des Rückgangs der Produktionstätigkeit frei für neue Nutzungen.

Identitätsstiftung Der Betrieb der Kabelwerke ist aufgrund seiner Geschichte und seiner Bedeutung für den Ort ein prägendes Element. Im Rahmen der Testplanung gilt, das identitätsstiftende Potenzial der industriellen Geschichte des Ortes und der bestehenden Bauten auszuloten und im Dialog mit den Beteiligten Vorschläge zu erarbeiten, wie dieses genutzt werden kann.

Im Teilgebiet Gleisfeld besteht ein Güterschuppen der SBB, dessen Potenzial derzeit seitens SBB geprüft wird.

**Anliegen Partizipations-
teilnehmende** Im Rahmen der Partizipation wurde das Anliegen geäußert, dass die Erinnerung an die Kabelwerke als identitätsstiftendes Element in der weiteren Planung berücksichtigt werden und ein sorgfältiger Umgang mit dem Bestand erfolgen solle.

6.1.3 Themenfeld «Frei- und Aussenraum»

Frei- / Aussenräume Frei-, Grün- und Aussenräume sollen als massgebender Bestandteil der Konzepte integral mitentworfen werden, wobei es sowohl um konkrete gestalterische Vorschläge als auch um strategisch-typologische Konzepte geht. Das Prozesshafte stellt ein Kernthema bei der Bearbeitung des Freiraumthemas dar.

Für die Raumkanten entlang des Gleiskörpers, für die Unterführungen und die Platz- und Freiräume sollen konkrete Gestaltungsvorschläge dargestellt werden, für die verbesserte Verbindung von Brugg und Windisch stellt die Campuspassage mit angrenzendem Campusplatz und Bahnhofplatz eine Schlüsselstelle dar.

Die heutige Industriestrasse bietet grosses räumliches Potenzial für die Anbindung der Teilgebiete und aufwertende Gestaltung der Gleiskante. Der Ausbau der Industriestrasse als Boulevard (vgl. Kapitel 5.5.4) resp. verkehrsberuhigte, aufgewertete, begrünte arealinterne Erschliessung soll geprüft werden.

Mit der Verlegung der Freiverladflächen (vgl. Abb. 45) entstehen künftig zusätzliche Gestaltungsspielräume.

Der Süssbach¹⁷ soll als freiräumliches Element integriert werden, insbesondere im Teilgebiet Süssbach freigelegt und renaturiert sowie im weiteren Verlauf in Richtung Gleise aufgewertet werden.

¹⁷ Pendenz: Prüfung und Integration Inventarstatus Umweltelemente.



Die Anlage Königsfelden soll in die Überlegungen einbezogen werden, ebenso die Vernetzung und Anbindung mit weiteren Grünräumen. Spielräume und Vorgaben im Umgang mit der Waldfläche beim Süssbach und Grünfläche im Teigebiet Gleisfeld werden im Testplanungsprogrammes beschrieben.

Quick-Wins Quick-Wins als rasch umsetzbare räumliche Aufwertungen bieten im Themenfeld der Frei- und Aussenraumgestaltung grosses Potenzial. Temporäre Freiraumgestaltungen werden wegen der schrittweisen Umsetzung und im Umgang mit zwischenzeitlichen Baustelleninstallationen ein wichtiges Thema sein.

Ökologie / Stadtklima Überlegungen zum ökologischen Wert, zu Stadtklima (unter Beachtung der Klimakarten, vgl. Arbeitsgrundlage A2.13) und Biodiversität sollen als massgebende Gestaltungskriterien eingebettet sein; eine zunehmende Flächenentsiegelung sowie Baumpflanzungen unter Beachtung der Erkenntnisse und Umsetzung der Vorteile der Schwammstadt (vgl. Arbeitsgrundlage A2.13) wird angestrebt.

Nutzergruppen / Erdgeschosse Die bestehenden und neuen Freiräume sollen auf die Bedürfnisse¹⁸ unterschiedlicher Nutzungsgruppen (Anwohnende, Studierende, Beschäftigte, Verkehrsteilnehmende) abgestimmt werden, mit einer gewinnbringenden Differenzierung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Flächen; die Aussenraumgestaltung, insbesondere Strassen-/Platzräume, soll zusammen mit den erdgeschossig angrenzenden Nutzungen im Sinne einer Planung von Fassade zu Fassade entwickelt werden; Übergänge und Schwellensituationen, insbesondere auch die Übergänge zwischen Gebäuden und Freiraum sollen thematisiert werden.

Abstimmung auf Verkehrsvorgaben Die Frei- und Aussenraumgestaltung soll sorgfältig auf die Anforderungen und Zielsetzungen der kommunalen Verkehrsvorhaben abgestimmt werden, insbesondere auf den Fuss- und Veloverkehr (mit entsprechenden Wegen und Stellflächen) und den öffentlichen Nahverkehr. Dabei stehen die Personenunterführungen mit ihrer räumlichen Anbindung im Gebiet Bahnhof Süd, die durchgängige Barrierefreiheit, die Einbettung der bestehenden kommunalen Velorouten und der kantonalen Velovorzugsrouten sowie der bestehenden und künftigen ÖV-Linien im Vordergrund, sowie eine Prüfung, ob bei der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen eine Entwicklung als autoarmes Gebiet möglich wird.

¹⁸ Pendenz NN: Beschreibung Bedürfnisse Nutzergruppen



Anliegen Partizipations- teilnehmende

Im Rahmen der Partizipation wurden insbesondere Begrünungen und Baumpflanzungen, die Entsiegelung vorhandener Flächen, grosszügige Freiräume zum Erholen und Verweilen, naturnahe Gestaltung und Bepflanzungen, Wasserelemente und Massnahmen zu Hitzeminderung gewünscht, sowie attraktive Fuss- und Veloverbindungen insbesondere auch zwischen der Nord- und der Südseite des Bahnhofs, genügend Veloparkplätze. Ausserdem Begegnungsorte und Sitzgelegenheiten, Massnahmen zur Hitzeminderung. Für die Campuspassage wurde eine Ausgestaltung als breite, einladende Querung gewünscht. Angeregt wurde auch die Idee einer Überführung über die Gleise hinweg. Ein Anliegen ist zudem, eine bauliche Dichte zu realisieren, die einher geht mit spürbaren Qualitäten für die Öffentlichkeit, z.B. in Form von Freiräumen und gemeinschaftlichen Nutzungen.

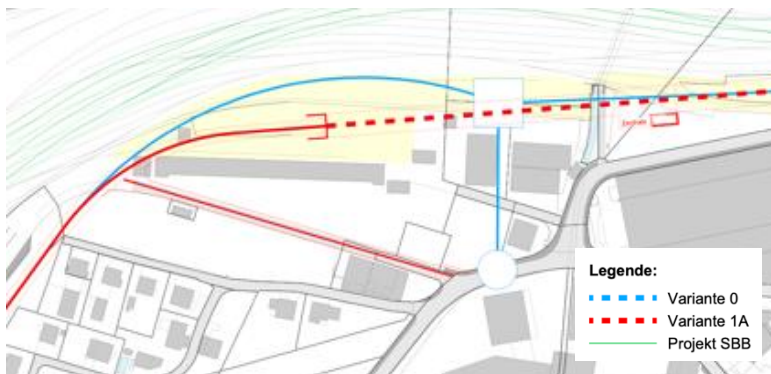
6.1.4 Themenfeld «Mobilität / Verkehr»

Förderung ÖV, Ausbau Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe

Im Zuge der Verdichtung des Bahnhofsumfeldes soll ein Beitrag geleistet werden, den Modalsplit zu Gunsten des öV zu steigern. U.a. auch in diesem Sinne erfolgt die Weiterentwicklung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe seitens der SBB. Angestrebt wird eine MIV-Reduktion im künftigen Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch sowie eine massgebliche Verbesserung der verkehrlichen Situation am Campusplatz mit Verbindung zum Knoten Zürcherstrasse.

Zentrumsentlastung

Mit der geplanten Zentrumsentlastung ZEL, welche der Entlastung des Zentrums Brugg-Windisch dient, wird eine grösstenteils unterirdische Verkehrsachse vorgesehen. Die ZEL ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung verankert und wird parallel zur Testplanung weiterbearbeitet, ein künftiger Anschluss des Entwicklungsgebiets (Erschliessung Quartiere) ist mit entsprechendem Tunnelportal im Teilgebiet Gleisfeld vorgesehen.



Dateiname wird ergänzt.

Abb. 49 Vertiefungsstudie Tunnelverlängerung bis Südwestumfahrung Brugg; August 2022 (Quelle: Vertiefungsstudie Tunnelverlängerung; Stand: 23.08.2022)



In den Konzepten der Testplanung ist die entsprechende Raumsicherung für die ZEL vorzusehen. Auswirkungen und Vor- und Nachteile dieser Rahmenbedingungen sollen anhand der Konzepte diskutiert werden.

Gemäss den Erkenntnissen des Verkehrskonzeptes (vgl. Kapitel 5.5.3, vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) kann eine Entwicklung des Gebiets mit einer Erneuerung der Teilgebiete Hallen und Süssbach mit Anknüpfung an die Südwestumfahrung erfolgen, **als Voraussetzung für die Entwicklung des Teilgebiets Gleisfeld wird gemäss dem Verkehrskonzept der Anschluss an die ZEL erforderlich.**

Formulierung wird neu formuliert; die Ausführungen im Protokoll der Echogruppe werden aufgenommen.

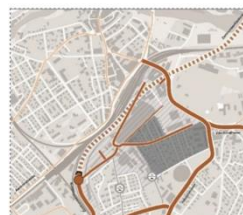
Kernidee dieser Variante ist, den Abschnitt der ZEL zwischen Südwestumfahrung und zukünftigem Tunnelportal vorgezogen zu realisieren und bereits in einer ersten Etappe für die Erschliessung der Transformationsgebiete zu nutzen. Für die Fortsetzung ins Gebiet wird die Lagerstrasse entsprechend ausgebaut. Die Durchfahrt von der Zürcherstrasse zur ZEL ist unterbunden, um keinen Durchgangsverkehr anzuziehen. Zudem wurde die Linienführung optimiert, indem das Tunnelportal der ZEL nach Südwesten verschoben wurde.



Zeithorizont: vor Inbetriebnahme ZEL (mit vorgezogener 1. Etappe)

V3c: Haupteerschliessung über ZEL-Anschluss (optimierte Linienführung, Vollausbau)

Mit der zweiten Etappe der ZEL wird der Tunnel unter der Aare gebaut. Damit werden die Transformationsgebiete aus allen Richtungen über die ZEL und die SWU erschlossen. Der Anschlussknoten befindet sich am Ende der Lagerstrasse.



Zeithorizont: nach Inbetriebnahme ZEL

Dateiname wird ergänzt.

Abb. 50 Auszug Verkehrskonzept (Quelle: Verkehrskonzept, Kapitel 5.3; Stand: 10.09.2021)

Raumbedarf Der Raumbedarf und die optimale Eingliederung der künftigen Verkehrsinfrastrukturen sind ausgehend vom Verkehrskonzept zu vertiefen; es sind Vorschläge für die Erschliessung der künftigen Nutzungen, die Adressbildung, die Parkierung und die Ver- und Entsorgung zu erarbeiten. Mit einer Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sollen die Grundlagen geschaffen werden für die längerfristige Ermöglichung eines allfälligen autoarmen Gebietes. In diesem Zusammenhang soll das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsmittel am Bahnhof und deren Verkettung in die Umgebung verbessert, Umsteigebeziehungen optimiert und der Bahnhof in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6-8).

Entflechtung Verkehrsströme Die SBB strebt eine Entflechtung der Verkehrsströme um den Bahnhof an. Die ebenfalls im kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragene Velovorzugsroute (Veloverbindung) von Baden her an den Bahnhof Brugg ermöglicht es, das Velonetz zu



verbessern, eine zusätzliche Querung der Gleisanlage für den Veloverkehr wird in einer Machbarkeitsstudie geprüft.

Verortung der Funktionalitäten im Raum Im Entwicklungszielplan SBB (vgl. Arbeitsgrundlage A2.8) wurde seitens SBB eine erste Abstimmung zu Anzahl und grober Verortung der Funktionalitäten im Raum vorgenommen. Weitere Präzisierungen im Sinne eines Mengengerüsts mit den gewünschten resp. zu sichernden Funktionalitäten im Umfeld der ÖV-Drehscheibe mit Angaben zu Anzahl P+R, B+R, Mobility, Veloabstellplätze, Bushaltekanten etc., welche für eine räumliche Gestaltung des Bahnhofsräumens zentral sind, erfolgen bis zum Beginn der Testplanung.

Verkehrskonzept Mit dem Verkehrskonzept vom 16. August 2021 (vgl. Kapitel 5.5.3, vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) liegt eine Grundlage zur Einschätzung der vorliegenden Kapazitäten und Planungen sowie ein Ausblick auf die künftigen Entwicklungen und sodann veränderten Verkehrsmengen vor, welche es im Rahmen der Testplanung zu reflektieren und im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen zu hinterfragen resp. weiterzuentwickeln gilt.

Anliegen Partizipations-
teilnehmende Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere eine bessere Organisation des Busbahnhofs und mehr Raum für Fussgänger sowie eine Neuorganisation des MIV im Bahnhofsbereich gewünscht, ausserdem durchgängig Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit (insbesondere auch in den Personenunterführungen und bei den Bahnaufgängen), Zugänglichkeit und eine Stärkung des ÖV-Angebots. Die Verkehrsführung MIV soll optimiert werden, insbesondere auch an der Aarauer- und der Bahnhofsstrasse und die sehr beengte Situation im Bereich der Campusdurchfahrt / Campusplatz zum Kreisel Zürcherstrasse durch eine MIV-Reduktion verbessert und sicherer gestaltet werden. Seitens der Partizipationsteilnehmenden wurde eine grundsätzliche Skepsis gegenüber der ZEL, beziehungsweise deren Auswirkung auf das Quartier, geäussert. Eine Aufwertung der Industriestrasse zur attraktiven Quartierschliessung im Sinne eines Boulevards würde begrüsst.

6.1.5 Themenfeld «Sozialraum, Gesellschaft»

unterschiedliche Nutzergruppen Der Stadtraum Bahnhof Brugg wird heute und künftig von unterschiedlichen Nutzungsgruppen frequentiert. Im Zuge des künftig steigenden Personenaufkommens soll ein qualitativvolles, ausgewogenes Angebot aus belebten Orten und Rückzugsorten für unterschiedliche Nutzende geschaffen werden. An geeigneten, insbesondere auch an stark frequentierten Lagen sollen Begegnungsorte und Treffpunkte geschaffen (z.B. Quartiertreff, Park)



resp. Nutzungen zur Förderung der Belegung angesiedelt werden; für Familien sollen an geeigneten Lagen spezifische Infrastrukturen (z.B. KITA, Spielflächen) vorgesehen werden.

Sicherheit Dabei sollen auch die während Tages- resp. Nachtzeiten jeweils unterschiedlichen Zustände berücksichtigt werden sowie insbesondere auch Aspekte der sozialen Sicherheit bei den Gleisquerungen und deren Anknüpfungspunkten (Vermeidung von Angsträumen) einbezogen werden. Dies im Zusammenhang mit dem Falle, dass allenfalls einige Teilgebiete während gewissen Zeiten weniger belebt sind sowie bei unterirdischen Anlagen und Orte mit starken Zäsuren.

**Anliegen Partizipations-
teilnehmende** Im Rahmen der Partizipation wurden u.a. auch vielfältige Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten angeregt, sowie eine «pulserende, lebendige Atmosphäre» und Treffpunkte ohne Konsumzwang, angeregt wurden auch die Integration von Orten für Kultur sowie Ausgeh- und Veranstaltungsorte.

6.1.6 Themenfeld «Nutzungen / Markt»

**Transformation Nutzungs-
angebot** Im Zuge der Gebietstransformation soll in den Teilgebieten auch das Nutzungsangebot transformiert werden. Dabei treffen unterschiedliche Anliegen aufeinander, welche es im Rahmen der gemeinsamen Arbeit der Testplanung u.a mit Blick auf die Anliegen der Gemeinde Windisch und der Stadt Brugg, die Vorgaben des kantonalen ESP (vgl. Kapitel 5.3.4, 5.5.1) und die Bedürfnisse und Ziele der Eigentümer/-innen (vgl. Kapitel 5.3.2) zu behandeln gilt.

Lagequalitäten Entsprechend der jeweiligen Lagequalitäten und unterschiedlichen Rahmenbedingungen sollen im Dialog der Teams mit den Experten Vorschläge für die Nutzungspositionierung erarbeitet werden. U.a. aufgrund von Lärmbelastung, Ausrichtung, Belichtung, Erreichbarkeit, Kontext erscheinen manche Lagen eher geeignet für Dienstleistung, Gewerbe, Bildung, andere geeigneter für Wohnnutzungen.

ausgewogener Mix Angestrebt wird ein ausgewogener und marktfähiger Mix aus attraktiven Wohnnutzungen und tragfähigem Flächenangebot für Dienstleistung/Arbeitsnutzungen, mit Berücksichtigung der Aspekte Nachhaltigkeit und Innovation. Ergänzende Gewerbeflächen können in zweckmässigem Umfang integriert werden. An geeigneter Lage soll eine Kindertagesstätte geplant werden; eine Schulnutzung ist gemäss aktuellem Kenntnisstand nicht erforderlich. Weitere Hochschul-/Bildungsnutzungen (z.B. Gesundheitsschulen, Erweiterung FHNW) können integriert



werden, Bedarfe und Absichten der jeweiligen Träger werden bis zur Testplanung noch ermittelt¹⁹.

- Wohnnutzungen** Die Absorption künftiger Wohnnutzungen soll zumindest teilweise durch die heutigen Anwohnenden der Umgebung stattfinden. In diesem Sinne sollen entsprechende Angebote geschaffen werden, z.B. bzgl. Familienwohnen, Alterswohnen, Mehrgenerationenwohnen, etc.). Dabei soll auch Wohnraum für veränderte Bedürfnisse in Form innovativer Wohnkonzepte vorgesehen werden (z.B. Wohnen und Arbeiten, Atelierwohnen, etc.), sowie in zweckmässigem Masse Studentenwohnen.
- Arbeitsnutzungen** Hinsichtlich der Integration von Arbeitsnutzungen, welche u.a. wegen der Zielsetzungen des ESP²⁰ (vgl. Kapitel 5.1) von Bedeutung sind sowie generell ein lebendiges Stadtquartier fördern können, werden bis zum Beginn der Testplanung die jeweiligen Ziele und Spielräume diskutiert und beschrieben, z.B. unter Einbezug der Themenfelder produktive Stadt / urbane Produktion. Dies, um von den Planungsteams Aussagen zu möglichen Lagen von Arbeitsnutzungen, Kompatibilität mit Wohnnutzungen, möglichen Nutzungskonflikte, Auswirkungen auf die Erschliessung, z.B. auch im Hinblick auf (City-)Logistik zu erhalten.
- Flughöhe der Bearbeitung** Was braucht es, damit ein durchmischtes Quartier funktioniert, welche Nutzungsprinzipien, welche Schlüsselpositionen sind relevant? Im Sinne der Nachhaltigkeit und mit dem Ziel einer für die Testplanung und den langen Planungshorizont zweckmässigen Flughöhe der Bearbeitung sollen flexible Gebäudestrukturen vorgesehen werden, welche Nutzungsänderungen zulassen.
- Anliegen Partizipations-
teilnehmende** Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere auch vielfältige Wohnformen gewünscht (denkbar z.B. auch Studierendenwohnen, Cluster- / WG-Wohnen, Mehrgenerationenwohnen).

6.1.7 Themenfeld «Nachhaltigkeit, Ressourcen, Umwelt»

- Nachhaltigkeit** Es werden im umfassenden Sinn nachhaltige Konzepte für den Freiraum, die Gebäude und die Verkehrsinfrastrukturen (u.a. betreffend Beläge, Ver-/Entsiegelung, unter-/oberirdische Bauten z.B. für Parkierung) erwartet. Die Aspekte der Nachhaltigkeit sollen in alle Themenbereiche der Bearbeitung einfließen. In

¹⁹ Pendenza Auftraggeberin / Kanton: Kontakt FHNW, BKS, BFGS, Standortförderung für Bedarfserhebung bis Start Testplanung.

²⁰ Ein Austausch zwischen Kanton, Eigentümer/-innen, Gemeinde Windisch und Stadt Brugg hinsichtlich der Anforderungen, Spielräume und Bedürfnisse zu ESP und Nutzungsfächer soll im Vorfeld der Testplanung stattfinden, organisiert durch die Auftraggeberin.



diesem Sinne sind neben der ökologischen auch die soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.

- Parameter und Flughöhe Überlegungen zur hitzeangepassten und wassersensiblen Siedlungsentwicklung, sowie zum nachhaltigen Bauen hauptsächlich auf städtebaulicher Stufe (mit Blick auf die Parameter Setzung, Gebäudestellung, Gebäudehöhe, Gebäudetiefe) sowie mit stufengerechtem Einbezug des Themenfeldes der energetischen Nachhaltigkeit (z.B. graue Energie, erneuerbare Energiequellen, Energiebedarf) sollen als massgebende Aspekte einfließen.
- Kreislaufwirtschaft Das Themenfeld Kreislaufwirtschaft, z.B. hinsichtlich dem Umgang mit den Bestandesbauten, mit Ideen zur Umnutzung und Möglichkeiten zur Wiederverwendung von Bauteilen können eingebracht werden.
- Etappierung U. a. im Zusammenhang mit der Erstellung der ZEL (vgl. Kapitel 6.1.4) soll eine ressourcenschonende Etappierung (Stichwort Rückbau von Teilbereichen wg. Baustelle) vorgesehen werden.
- Anliegen Partizipations-
teilnehmende Im Rahmen der Partizipation wurde das Anliegen geäußert, dass das Konzept der Nachhaltigkeit grundsätzlich und sorgfältig Anwendung finden solle.

6.1.8 Themenfeld «Immissionen, Bodenverhältnisse»

- Immissionen, Bodenverhältnisse Die umweltrelevanten Themen (vgl. Kapitel 5.5.8) Lärmschutz, nichtionisierende Strahlung, Störfall, Körperschall und Erschütterungen, etc. sind insbesondere wegen der unmittelbar an die Bahngleise angelagerten Perimeter in die Erarbeitung der Konzepte einzubetten. Ebenso sind die Themen Archäologie und Altlasten zu berücksichtigen. Die entsprechenden Gutachten und Grundlagen werden bis zum Beginn der Testplanung erarbeitet und zusammengefasst.



6.1.9 Leitfragen

Vision Planungsziel ist die nachhaltige Transformation des Bereichs Bahnhof Süd zu einem Quartier mit attraktivem Nutzungsmix und hoher Aufenthaltsqualität sowie einem lebendigen, urbanen Bahnhofsumfeld, räumlich eingebettet in die Umgebung.

Leitfragen Im Rahmen der Testplanung gilt es, folgende Leitfragen zu diskutieren bzw. zu beantworten:

- Mit welchen Massnahmen kann die **nachhaltige, schrittweise Transformation** des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch zu einem lebendigen, durchmischten, wirtschaftlich prosperierenden Quartier gelingen?
- Wie verändern sich die **Nutzungen um das Bahnhofsumfeld**, u.a. hinsichtlich Frequenz, Aufenthalt und Kommerz?
- Welche **Spuren der Vergangenheit** sollen als identitätsstiftende Elemente aufgegriffen oder neu interpretiert werden?
- Wie kann das Potenzial des Vorhabens an zentraler Lage mit neuer Massstäblichkeit und neuer Dichte als **stadträumlicher Mehrwert** umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln wird die Verwebung der neuen Strukturen mit den gewachsenen Stadträumen erreicht? Welcher Stellenwert kommt den öffentlichen Freiräumen zu?
- Welche **räumlichen und baulichen Typologien** werden lagespezifisch für die Zukunft der Teilgebiete vorgeschlagen? Welche Höhenentwicklung an welchem Ort und welche baulichen Dichten werden als zweckmässig erachtet?
- Welche Massnahmen sind zur **verkehrlichen Einbettung** erforderlich? Wie sind die Anknüpfungspunkte an die übergeordnete Erschliessung vorzusehen?
- Welches Potenzial und welche gestalterischen Möglichkeiten bieten die **Zwischenstände** der Übergangsphasen? Wie kann während der schrittweisen Umsetzung eine Aufwertung für die unterschiedlichen Nutzergruppen erfolgen?
- Welche **Frei- und Aussenraumstrukturen** sollen das Gebiet künftig prägen? Mit welchen rasch umsetzbaren Massnahmen können kurzfristig räumliche Gewinne erzielt werden? Mit welchen Massnahmen kann die Aufwertung der beiderseitigen Bahnkanten und ein räumlich attraktiver Auftakt der Unterführungen gelingen? Wie werden stadtklimatische Aspekte berücksichtigt?



- Welches **Nutzungsangebot und welche Nutzungsverteilung** sind dem künftigen Areal angemessen? Wie kann das Potenzial der Erdgeschossnutzungen ideal genutzt werden? Welche Chancen bieten mobile / temporäre Nutzungen?
- Wie gelingt die **Verwebung mit den angrenzenden Quartieren**, u.a. Klosterzelg, Reutenen, wie können verträgliche Schnittstellen und Anknüpfungspunkte zu den angrenzenden kleinteiligen Strukturen geschaffen werden, z.B. mittels Durchwegung / Freiflächen.
- Welche **Arbeitsnutzungen** sollen an welchen Lagen in die Konzepte integriert werden (Stichworte produktive Stadt / urbane Produktion)?



7 ABZUGEBENDE UNTERLAGEN TESTPLANUNG

Die Darstellungen für die Workshops sind von den Teams stufengerecht zu wählen. Es sollen die zur Verdeutlichung der Idee erforderlichen Mittel gewählt werden. Die Präsentation an den Workshops erfolgt mit Beamer-Präsentation und mit Arbeitsmodell. Zusätzlich stehen pro Planungsteam 6 Stellwände A0 Hochformat sowie das städtebauliche Modell M 1:500 zur Verfügung.

Workshops Für die Workshops sollen die Planungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:

- Powerpoint-Präsentation
- Situationsplan mit übergeordneter Leitidee
- in stufengerechter Bearbeitungstiefe: Bebauungs- und Freiraumkonzept für die Teilgebiete
- in stufengerechter Bearbeitungstiefe: Angaben zur Etappierung, Höhenentwicklung, baulicher Dichte, Nutzungsart/-verteilung, Adressierung, verkehrlichen Anbindung, Parkierung
- Arbeitsmodell als Einsatz in Stadtmodell

Schlussworkshop Für den Schlussworkshop sind mindestens folgende Unterlagen abzugeben:

- Situationsplan mit
 - a) Entwicklungskonzept Bearbeitungsperimeter M 1:1'000
 - b) Zukunftsbild Betrachtungsperimeter M 1:5'000
- Erläuternde Pläne folgenden Themen
 - Bebauungskonzept (Abbildung Mengen, Höhen, Volumen);
 - Freiraumkonzept (mit Angaben zu öffentlichen Räumen);
 - Nutzungskonzept (mit Aussagen zu Erdgeschossnutzungen);
 - Konzeptplan Verkehr (mit Angaben zu den Frequenzen)

für die Teilgebiete im geeigneten Massstab inkl. exemplarischer Schnitte M1:500 resp. gemäss Vorgabe Testplanungsprogramm/Beurteilungsgremium

- Angaben zur Etappierung, Höhenentwicklung, baulichen Dichte, Nutzungsart/-verteilung, Adressierung, verkehrlichen Anbindung, Parkierung



- Sozialraumkonzept²¹
- Erläuterungsbericht (separater Bericht in A4), kurzer Projektbeschrieb
- Geeignete Visualisierung(en) zur Verdeutlichung der stadträumlichen Prinzipien (z.B. Handskizzen, Modellphotos, Animationen, Modell, Filme u.dgl.)
- Modell als Einsatz in Stadtmodell

Aufgrund der zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannten Resultate der Workshop-Veranstaltungen können eventuell, zusätzlich zu den oben aufgeführten Dokumenten, von den Teilnehmern noch einzelne, weiterführende Unterlagen verlangt werden.

²¹ Pendenz / Diskussion Beurteilungsgremium: Umfang Planwerke. Anregung Fachexpertin Sozialraum: Konzeptplan öffentliche Räume (Durchgangsräume, bespielte Aufenthaltsräume, unbespielte Rückzugsräume); Konzeptplan Frequenzen (Veränderung der Frequenzen Zukunft gegenüber heute) sowie Konzeptplan Erdgeschossnutzungen (Wohnen, Frequenzorientierte Nutzungen, Nicht-Wohnnutzungen)



8 GRUNDLAGEN

Das folgende Kapitel wird für die Planerevaluation und die Testplanung ff. ergänzt.

8.1 Planerevaluation

Grundlagen PQ Die wichtigsten Grundlagen für die Planerevaluation sind:

Nr.	Thema
A1.1	Übersichtsplan Gebietsentwicklung, dat. 14. April 2021
A1.2	Planungsvereinbarung Projektpartner, dat. 5. Mai 2021
A1.3	Projektplan, dat. 5. Mai 2021
A1.4	Synthesebericht, dat. 5. Mai 2021
A1.5	Potenzialstudie, dat. 16. August 2021
A1.6	Verkehrskonzept, dat. 16. August 2021
A1.7	Vertiefungsstudie Tunnelverlängerung, dat. 23. August 2022
A1.8	Mitwirkungsbericht Partizipation, dat. 16. März 2023
A1.9	Kantonaler Richtplan; dat. Nov. 2022
A1.10	Rechtskräftiger Bauzonen- und Kulturplan sowie Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Windisch sowie Stadt Brugg
A1.11	Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Ostaaargau, Vertiefungsstudie Brugg-Windisch, Stadt-/Freiraum, dat. Juli 2019
A1.12	Kommunaler Entwicklungsrichtplan Vision Mitte, 2006
A1.13	Schemapläne Module, dat. April 2023

Tab. 2 Grundlagen der Planerevaluation

Die Dokumente können bezogen werden unter: XXX. Weitere Informationen können bezogen werden unter: www.stadtraumbahnhof.ch



8.2 Testplanung

Grundlagen TP Den beauftragten Planungsteams werden zur Bearbeitung der Aufgabe zusätzlich folgende Arbeitsunterlagen zur Verfügung gestellt (Share-Plattform):

Nr.	Thema
A2.1	Katasterplan mit Höhenkurven (Grunddatensatz AV); 2023
A2.2	Digitales Geländemodell / Dachlandschaft (3D-Stadtmodell Luucy); 2023
A2.3	Einsatzplatten Modell 1:500 pro Teilgebiet
A2.4	Orthofoto; 2023
A2.5	Bestandespläne wichtiger Bauten soweit vorhanden
A2.6	Entwicklungsziele der Projektpartner (individuelle Dokumente von Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, Kanton Aargau, SBB, BRUGG Real Estate)
A2.7	Masterplan SBB mit etappierter Interessenslinie; 2023
A2.8	Entwicklungszielplan SBB; 2021
A2.9	Detailangaben zur Verschiebung Güter-Freiverladeanlage von Brugg nach Lupfig
A2.10	Planung ABN (Aufwertung Bahnhofplatz Neumarkt; kommunale Planung Stadt Brugg)
A2.11	Übersicht bestehende Nutzungen im öffentlichen Raum
A2.12	Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept Brugg Windisch; dat. 1. Januar 2018
A2.13	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Leitfaden für Gemeinden; 2021; Klimakarten Kanton Aargau
A2.14	Kommunaler Gesamtplan Verkehr; dat. 1. Januar 2018
A2.15	Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (moAG)
A2.16	Gutachten (voraussichtlich Lärmschutz, NIS, Störfall, Erschütterungen)
A2.17	Grundlagendokument Nutzungen, Markt, Interessen Dritter
A2.ff.	...

Tab. 3 Grundlagen der Testplanung

Bei Bedarf werden weitere Unterlagen zur Verfügung gestellt.



9 GENEHMIGUNG

Genehmigung *Der Programmentwurf wurde von einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums genehmigt und von der Projektsteuerung (PS) am 23. Mai 2023 freigegeben.*



A ANHANG