

Teilrevision Nutzungsplanung „Arbeitszone Rütene“ *infolge Kantonsstrassenprojekt „K 128 Südwestumfahrung Brugg“ sowie den aktuellen Entwicklungszielen von Brugg und Windisch*

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV



Aarauerstrasse / Abzweiger Unterwerkstrasse



Aarauerstrasse, stadtauswärts



Baustofflager im westlichen Bereich



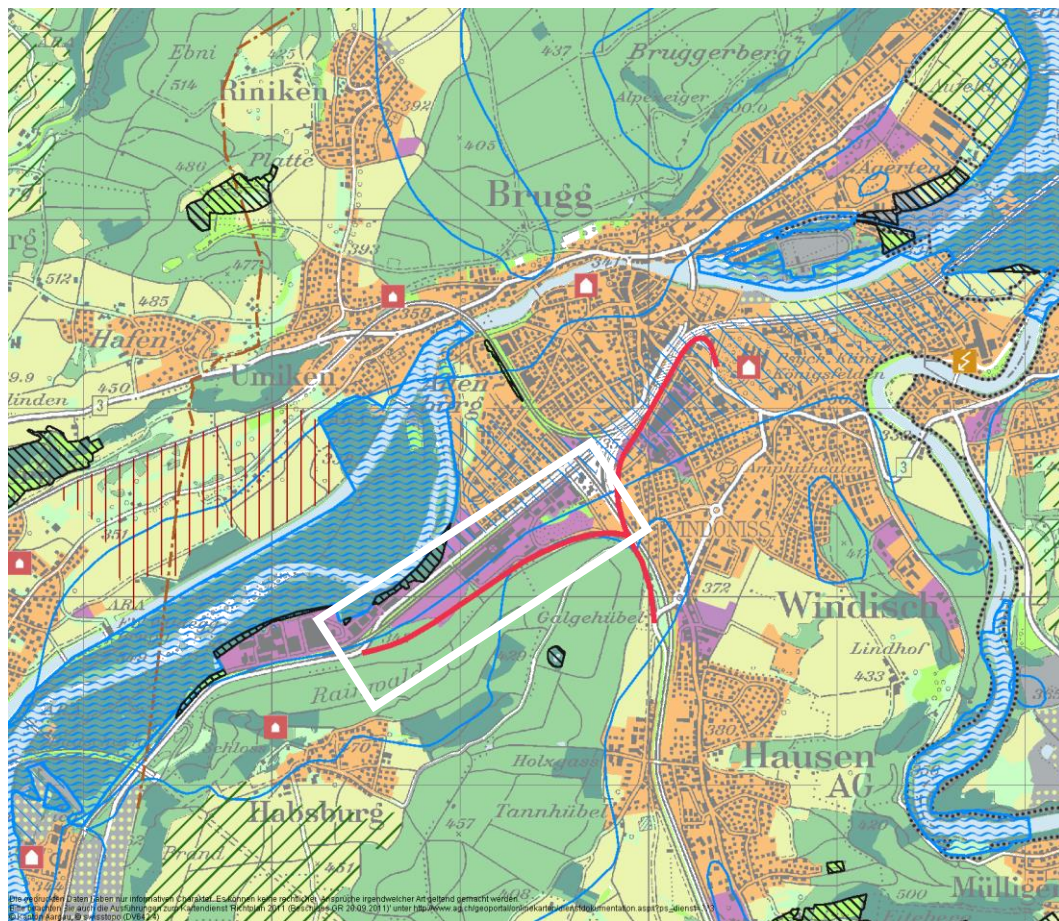
Auffüllungsfläche Teilbereich Windisch

Stand: 17. April 2016 / Vorlage Beschluss Einwohnerräte

1. Ausgangslage

1.1 Projekt „K 128 Südwestumfahrung Brugg“

Im Kantonalen Richtplan, der am 20. September 2011 vom Grossen Rat beschlossen wurde, ist die Südwestumfahrung Brugg als Vorhaben zur Erweiterung des Kantonsstrassenetzes festgesetzt (vgl. Richtplanabschnitt M2.2 / Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 61). Im Synthesebericht 'Verkehrsmanagement Brugg Regio' vom Januar 2010 wird die Verkehrslenkung im Zentrum Brugg / Windisch auf die Südwestumfahrung als eine von vier zentralen Stossrichtungen bezeichnet, auf die sich die zukünftige Verkehrslenkung abstützt. Die Beschleunigung dieser Verbindung soll auch eine Alternative zur Achse über Lupfig - Schinznach-Bad darstellen, welche mit Ausweichverkehr belastet ist.



Quelle: AGIS, Richtplan-Gesamtkarte Kanton Aargau, festgesetzte Südwestumfahrung Brugg

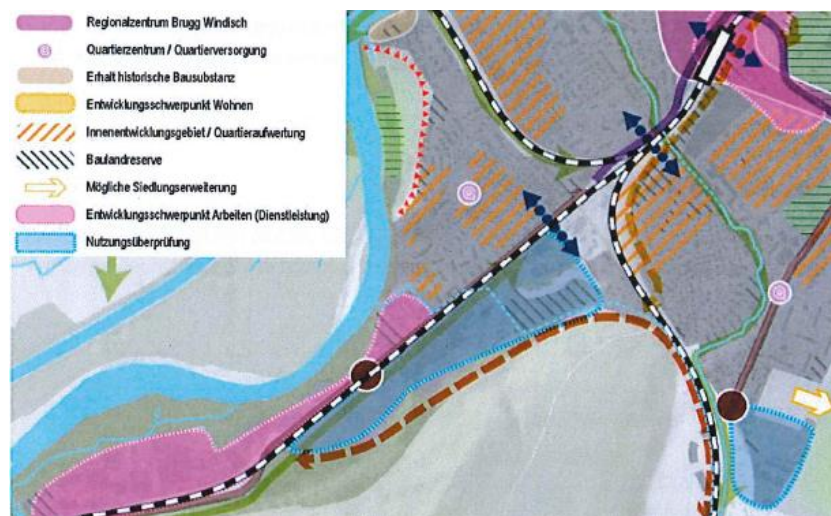
Gestützt auf die eingangs erwähnten übergeordneten verkehrsplanerischen Grundlagen wurde ein Auflageprojekt erarbeitet, das folgende Teilabschnitte umfasst:

- K128 Westast, Kreisel Brugg West bis Kreisel Unterwerkstrasse
- K128 Südast, Kreisel Unterwerkstrasse bis Anschluss Hausen K118
- K401 neu, Aarauerstrasse K112 bis Kreisel Unterwerkstrasse.

An der Abstimmung vom 23. September 2012 hat das Stimmvolk von Brugg dem Beitrag der Stadt für den Bau der Südwestumfahrung mit 60 % Ja-Stimmen deutlich zugestimmt. Am 5. März 2013 hat der Grosse Rat der Südwestumfahrung mit 80:45 Stimmen zugestimmt. Da das Behördenreferendum ergriffen wurde, erfolgte am 9. Juni 2013 eine kantonale Volksabstimmung. An dieser Abstimmung hat das Aargauer Stimmvolk der Südwestumfahrung deutlich zugestimmt.

1.2 Entwicklungsabsichten Brugg / Windisch

Mit der Realisierung der Südwestumfahrung Brugg wird die Attraktivität des Areals Rütene für produzierende und verarbeitende Industrie mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf deutlich zunehmen. Bereits im Vorfeld der Abstimmung zum Strassenbauvorhaben Südwestumfahrung Brugg wurde von verschiedener Seite betont, dass das Areal als Umstrukturierungsgebiet mit dem Ziel der Ansiedlung von Firmen mit grosser Wertschöpfung und Innovation (Hightech-Strategie) und damit als zukünftiges wichtiges Arbeitsplatzgebiet des Regionalzentrums entwickelt werden soll. Mit dem in Zukunft stark verbesserten Anschluss an das Autobahnkreuz im Birrfeld besteht jedoch die Gefahr, dass anstelle der angestrebten Nutzungen vor allem Logistikunternehmen mit schwacher Wertschöpfung, starken Immissionen und wenig Arbeitsplätzen angezogen werden. Die erwähnte Problematik wurde auch im Rahmen der abgeschlossenen Erarbeitung des gemeinsamen Räumlichen Entwicklungsleitbildes (RELB) von Brugg und Windisch erkannt, worin für das betreffende Areal eine Nutzungsüberprüfung vorgeschlagen wird (vgl. Plan unten).



Mit dem RELB soll eine zukunftsweisende Entwicklung der Region Brugg- Windisch und die regionale Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft / Freiraum gewährleistet werden. Da insbesondere für die Arbeitszone Rütene, welche zwischen der Aarauerstrasse K112 und Wald einen räumlichen zusammenhängenden Schild bildet, unmittelbar entlang der geplanten Südwestumfahrung ein ausserordentlich hohes Entwicklungspotenzial besteht, beschliessen der Stadtrat Brugg und der Gemeinderat Windisch, vorgängig zur anstehenden Ortsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH für diesen Bereich eine massgeschneiderte und einheitliche Zonenvorschrift in diese Teilrevision der Nutzungsplanung aufzunehmen.

Da wegen der Auswirkungen aus der Linienführung der Südwestumfahrung (vgl. Abschnitt 1.3) ohnehin eine Teilrevision der Nutzungsplanungen nötig ist, müssen die kommunalen Zonenbestimmungen bereits jetzt angepasst werden, weil die Nutzungsplanung wegen dem Grundsatz der Rechtsbeständigkeit nicht innert kurzer Zeit zweimal geändert werden kann. Nur so können die andiskutierten Ziele aus dem RELB in angemessener Weise berücksichtigt werden.

1.3 Auswirkungen aus geplanter Linienführung

Die geplante Linienführung der Südwestumfahrung hat Auswirkungen auf die beiden kommunalen Nutzungsplanungen von Brugg und Windisch. In der Regel werden solche Anpassungen im Rahmen einer nächsten Gesamtrevision der Nutzungsplanung vorgenommen. Einzelne wesentliche Umzonungen bilden jedoch eine zwingende Voraussetzung für die bereits getroffenen vertraglichen Vereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern. Deshalb sollen diese in einem vorgezogenen Teiländerungsverfahren umgesetzt werden. Für die jeweilige Teiländerung der Nutzungsplanung sind gestützt auf § 15 BauG die Gemeinden zuständig. Der mit dem Umfahrungsprojekt koordinierte Ablauf mittels Teilrevisionen findet sich im Abschnitt 2.5.

2. Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

Die vorliegenden Teilrevisionen der Nutzungsplanung basieren auf folgenden rechtlichen Grundlagen:

Übergeordnete bau- und planungsrechtliche Grundlagen

- [1] Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (Stand: 1. Sept. 2007), Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (Stand: 1. Sept. 2009)
- [2] Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Jan. 1993, inkl. Änderung vom 10. März 2009 (in Kraft seit 1. Jan. 2010)
- [3] Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011 (in Kraft seit 1. September 2011)
- [4] Richtplanung Kanton Aargau vom 20. September 2011, Richtplangesamtkarte und Richtplantext

Umweltrechtliche Grundlagen

- [5] Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Okt. 1988, insbesondere Anlagentyp 40.7 im Anhang
- [6] Dekret über die Umsetzung des Umweltschutzrechts (Umweltschutzdekret, USD) vom 27. Oktober 1998

Kommunale bau- und planungsrechtliche Grundlagen

- [7] Stadt Brugg: Bauzonenplan Teil West, Kulturlandplan sowie Bau- und Nutzungsordnung BNO, Beschluss Einwohnerrat 6. September 1996, Genehmigung Grosser Rat 9. Juni 1998
- [8] Gemeinde Windisch: Zonenplan sowie Bau- und Nutzungsordnung BNO, Beschluss Einwohnerrat 19. Juni 1996, Genehmigung Grosser Rat 13. Jan. 1998

2.2 Projekt- und ortsspezifische Grundlagen

Als Basis für die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung dienen folgende projektspezifische Grundlagen aus der Südwestumfahrung Brugg:

- [9] Auflageprojekt K128 Südwestumfahrung Brugg, Stand 16. Juli 2013

- [10] K128 Südwestumfahrung Brugg, Bericht zur Umweltverträglichkeit, 20. März 2013
 [11] Teilrevision Nutzungsplanung K128 Südwestumfahrung Brugg, Lärmschutz-
 nachweils gemäss Art. 24 USG, 20. März 2014

Ortsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH

- [12] Grundlagenbericht Analyse, 23. Februar 2013 (Verfasser Metron, Brugg)
 [13] Thesenpapier zum Räumlichen Entwicklungsleitbild (RELB), 2. September 2013

2.3 Umweltrechtliche Aspekte

Das geplante Strassenbauvorhaben ist UVP-pflichtig (UVPV Anlagentyp 11.3). Darum ist mit dem Auflageprojekt auch ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet worden, der die umweltrelevanten Aspekte behandelt. Im Umweltverträglichkeitsbericht [10] werden folgende Themen untersucht: Verkehr, Altlasten, Abfälle, Abwasser und Entwässerung, Boden, Energie, Erschütterungen, Freizeit und Erholung, Grundwasser, Jagd, Kulturgüter, Natur und Landschaft, Landwirtschaft, Lärm, Luft, nichtionisierende elektromagnetische Strahlung, Oberflächengewässer und Fischerei, Unfälle und Betriebsstörungen, Wald.

2.4 Bestandteile Teilrevisionen Nutzungsplanung

Stadt Brugg

- Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan „K 128 Südwestumfahrung Brugg“
- Teiländerung BNO, Arbeitszone Rütene

Gemeinde Windisch

- Teiländerung Zonenplan „K 128 Südwestumfahrung Brugg“
- Teiländerung BNO, Arbeitszone Rütene

Der vorliegende Planungsbericht hat keine Rechtswirkung. Er dient zur Erläuterung der Planung.

2.5 Ablauf und Verfahren der Teilrevisionen Nutzungsplanung

Die ersten Entwürfe zu den beiden Teilrevisionen, welche lediglich die Anpassungen auf Grund der Linienführung der geplanten Südwestumfahrung Brugg umfasste, wurden im Auftrag der kantonalen Abteilung Tiefbau erarbeitet und anschliessend dem Stadtrat Brugg und dem Gemeinderat Windisch eingereicht. Diese Planungen beinhalteten folgende Schritte:

Einreichung Entwürfe an Stadtrat Brugg / an Gemeinderat Windisch	Sept. 2013
Kantonale Vorprüfung	Okt. bis Dez. 2013
Fachliche Stellungnahmen Abteilung Raumentwicklung (Brugg: BVURO.13.184.-1 / Windisch: BVU.RO.13.183-1)	19. Dezember 2013

In der Folge wurde gemäss den Protokollauszügen des Gemeinderates Windisch vom 20. Januar 2014 und des Stadtrates Brugg vom 21. Januar 2014 festgehalten, dass auch die unmittelbar mit der geplanten Südwestumfahrung Brugg verbundenen Arbeitszonen (Brugg) bzw. Industriezonen (Windisch) mit in diese Teilrevisionen der Nutzungsplanung aufgenommen werden sollen. Dieser Sachverhalt wurde am 25. Februar 2014 mit den kommunalen und kantonalen Vertretern besprochen. Dabei wurde vereinbart, auch die Anpassung der unmittelbar mit dem Strassenbauprojekt zusammenhängenden Arbeitszonen mit in die Teilrevisionen einzubeziehen. Mit dem Einbezug dieser Flächen ging der Auftrag für die nötigen Planungsarbeiten an die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch über.

Die öffentlich-rechtlichen Verfahren der beiden Teilrevisionen der allgemeinen Nutzungsplanung von Brugg und Windisch erfolgen parallel, jedoch mit formell eigenständigen Unterlagen. Sie sind mit dem Strassenprojekt abgestimmt. Der Ablauf der Planungen sieht wie folgt aus:

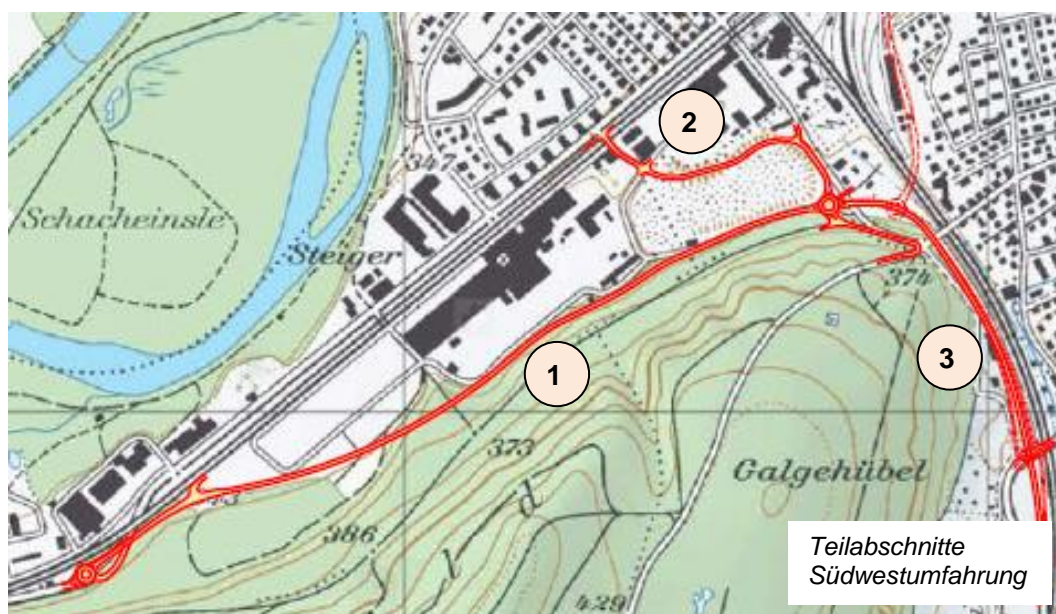
Festlegung der grundlegenden Ausrichtung der gemeinsamen Zonenbestimmungen Brugg / Windisch	Mitte März 2014
Ausarbeitung der ergänzenden Entwürfe	März / April 2014
Verabschiedung der Entwürfe in Gemeinderat Windisch / Stadtrat Brugg	14. April 2014 (Windisch) 15. April 2014 (Brugg)
Information der betroffenen Grundeigentümer	23. / 28. April 2014
Einreichung zur kantonalen Vorprüfung	Ende April 2014
Kantonale Vorprüfung	ab Mai bis 15. Juni 2014
Durchführung Mitwirkungsverfahren (§ 3 BauG)	2. Mai bis 2. Juni 2014
Gespräche mit mitwirkenden Grundeigentümer	20. Juni 2014
Stellungnahme kantonale Abteilung Raumentwicklung (Windisch BVURO.13.183-1 / Brugg BVURO.13.184-1)	24. Juni 2014
Vorprüfungs- / Mitwirkungsvereinbarung	Juli / August 2014
Mitwirkungsbericht	25. August 2014
Verabschiedung der bereinigten Entwürfe in Gemeinderat Windisch / Stadtrat Brugg	1. Sept. 2014 (Windisch) 2. Sept. 2014 (Brugg)
Abschliessende Kantonale Vorprüfung	Sept. / Okt. 2014
Abschliessender Vorprüfungsbericht	27. Oktober 2014
Vorbereitung öffentliche Auflage	bis 31. Oktober 2014
Öffentliche Informationsveranstaltung	3. November 2014
Öffentliche Auflage NP / Strassenbauprojekt	24. Nov. bis 23. Dez. 2014
Bereinigung Einwendungen	bis März 2016
Beschluss Einwohnerräte	Windisch: 15. Juni 2016 Brugg: 24. Juni 2016
Genehmigung Regierungsrat	ca. Oktober 2016

3. Inhalte Teilrevisionen Nutzungsplanungen

3.1 Linienführung Südwestumfahrung K128 / Resultierende Anpassungen

Das Projekt der Südwestumfahrung setzt sich aus drei Teilabschnitten zusammen:

- 1 Der *Westast K128* verläuft als Resultat aus verschiedenen Varianten zur Linienführung entlang dem Waldrand zur Arbeitszone Ar2 von Brugg und zur Industriezone von Windisch. Durch diese Linienführung sind definitive Rodungsflächen notwendig. Realersatzflächen stehen vor Ort zur Verfügung. Zudem wird nördlich der neuen Strasse ein Waldstück abgetrennt und isoliert. Idealerweise wird eine südlich des Trassees abgetrennte Industriefläche mit der Waldfläche abgetauscht. Dadurch wird Wald und Industriegebiet durch den Westast klar abgetrennt.
- 2 Die *K401neu* bindet die Industrieareale Brugg West an die geplante Südwestumfahrung an. Auf diesem Teilabschnitt ist damit mit einem hohen LKW-Anteil zu rechnen. Die Linienführung dieses geplanten Teilabschnittes verläuft teils auf dem bestehenden Trassee und teils entlang einem Geländekamm der heute bestehenden Kiesgrube. Tangiert wird eine bestehende Naturschutzzone, die aufgehoben wird und damit Ersatzmassnahmen erforderlich machen. Das Trassee der Strasse verläuft gemäss dem Kataster der belasteten Standorte durch einen Ablagerungsstandort, der noch genauer untersucht werden muss.
- 3 Der *Südast K128* verläuft am Waldrand und parallel zum SBB-Geleise. Durch den Bau dieses Teilabschnittes ist die Anpassung Anschluss Habsburgstrasse, Anpassung Habsburgbrücke und Anpassung Anschluss Windisch / Hausen notwendig. Durch diese Linienführung sind definitive Rodungsflächen notwendig. Notwendige Realersatzflächen finden sich vor Ort. Durch die Strasse werden zwei Quellfassungen der Südbahnquellen tangiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen gehen zu Lasten der Strasse dauernd verloren, FFF werden keine tangiert.



Aus den beschriebenen Teilabschnitten werden folgende wesentlichen Umzonungen nötig, die als Voraussetzung für die vertraglichen Vereinbarungen nötig sind:

- In *Brugg* werden drei Flächen mit insgesamt 0.4276 ha der Arbeitszone Rütene zugewiesen (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. D, E, F). Zwei Flächen sind minimalste Anpassungen infolge der geplanten Linienführung. Die Einzonung von 0.3997 ha (Nr. D)

wird durch eine grössere Auszonung südlich des Westastes in unmittelbarer Nähe kompensiert, wo zwei Flächen von 0.6182 ha (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. B, C) aufgeforstet bzw. naturnah gestaltet werden können. Diese Flächen werden als Wald bzw. Naturschutzzone ausgeschieden. Eine weitere Fläche von 0.0586 ha (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. A) dient als ökologische Ersatzfläche und wird mit der Auscheidung als Naturschutzzone ausgezont. Schliesslich wird auf dem Gemeindegebiet von Brugg im nördlichen Bereich der Verbindungsspanne eine Kleinstfläche 34 m² aufgeforstet und damit ausgezont (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. G).

- In Windisch werden zwei Flächen mit 0.3540 ha westlich der Unterwerkstrasse von der bisherigen Naturschutzzone in die Industriezone eingezont (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. H, I). Dadurch entsteht eine räumlich klare Abgrenzung des Industrieareals und die direkte Zu- und Wegfahrt zum Westast wird gesichert. Im Anschluss an den Südast können 0.2068 ha von der bisherigen Freihaltezone in die Naturschutzzone ausgezont werden (vgl. Abschnitt 3.3; Nr. J).
- In Windisch werden zudem 0.09 ha östlich der Unterwerkstrasse von der Freihaltezone in die Wohn- und Gewerbezone WG2 umgezont. Dies ermöglicht einen wertgleichen Realersatz für anderweitig benötigte Bauzonen. Der nötige Lärmschutznachweis ist in [11] ausgewiesen.

Pendenz: In Windisch wird westlich der Unterwerkstrasse eine Fläche von 0.1731 ha in der Naturschutzzone belassen, auf der ein Gebäude steht. Eine allfällige Zuweisung in die neue Arbeitszone Rütene ARü ist in der späteren Ortsplanungsrevision zu prüfen. Eine „Einzonung“ im Rahmen dieser Teilrevision ist nicht vorgesehen, da dieser Bereich keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Südwestumfahrung und den Entwicklungszielen der neuen Zone ARü hat. Zudem darf die Bilanz der Ein- und Auszonungen (vgl. Abschnitt 3.3) wegen der laufenden Revisionen der übergeordneten Planungsinstrumente (RPG, kantonaler Richtplan) zur Zeit insgesamt zu keiner Vergrösserung des Siedlungsgebietes führen.

Die gewählten Linienführungen bedingen für die benötigten Verkehrsflächen und diverse kleinere 'Restflächen' eine Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung.

Auf Grund der Angaben der zuständigen kantonalen Abteilung Wald sollen die neuen Waldgrenzen so festgelegt werden, dass sich gegenüber der neuen Strassenführung ein Waldabstand von ca. 2 m ergibt, wenn es sich um heute bestehenden Wald handelt, welcher durch den Bau nicht tangiert wird (keine neuen Böschungen oder anderweitige bauliche Massnahmen). Bei neuen Waldflächen (z. B. mit den Ersatzaufforstungsflächen oder bei neuen Böschungen) soll in der Regel ein Waldabstand von 4 m eingehalten werden. Die kommunalen Nutzungszonen haben sich nach dieser Vorgabe auszurichten. Die betreffenden schmalen Bereiche zwischen dem Strassentrassee und den Waldgrenzen werden neu als Verkehrsflächen bezeichnet.

3.2 Inhalt Arbeitszone Rütene ARü

Im kantonalen Richtplan ist das betreffende Areal als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonalen Bedeutung festgesetzt (vgl. Richtplanbeschluss S1.3 / ESP Nr. 4 Brugg- Windisch West). Als Vorrangnutzungen werden lediglich produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN) bezeichnet. Mit der Realisierung der Südwestumfahrung und den aktuellen Zielen von Brugg und Windisch ergibt sich eine veränderte Situation, in dem mittel- bis langfristig arbeitsplatzintensive Nutzungen angesiedelt werden sollen, um so den Wirtschaftsstandort Brugg-Windisch zu stär-

ken und Synergien zum bestehenden Bildungs- und Forschungsstandort nutzen zu können.

Die aktuelle Arbeitszone Ar2 (Brugg) und die Industriezone I (Windisch) können die Zielsetzungen von Brugg und Windisch wie auch der Region nicht in genügendem Umfang sichern. Anstelle dieser Zonenbestimmungen wird deshalb eine qualifizierte Arbeitszone Rütene geschaffen. Diese umfasst in der Stadt Brugg 17.15 ha und in der Gemeinde Windisch 3.09 ha. Die neuen Zonenbestimmungen sollen bei Neuansiedlungen sowie bei Neubauten und -anlagen arbeitsplatzintensive Nutzungen mit mehrheitlich hoher Wertschöpfung oder Innovation sichern. Gleichzeitig sollen aber bestehende, seit längerem ansässige Betriebe eine Entwicklungsmöglichkeit behalten können, indem bei bestehenden, nicht zonenkonformen Nutzungen eine Intensivierung um maximal 30% zulässig ist, wobei dies auch Ersatzneubauten innerhalb des gesamten Nutzungsmasses enthalten darf. Die neuen Bestimmungen von § 25a BNO Brugg und von § 17a BNO Windisch dienen den nachfolgend dargelegten Planungsabsichten:

Abs. 1: Zonenkonformität / zulässige Nutzungen

- Die Basis für die in Zukunft angestrebten Nutzungen bildet das Thesenpapier vom 21.09.2013 mit folgender Planungsabsicht: *Stärkung des Entwicklungspotenzials für Industrie, v.a. High-Tech, und Dienstleistungen.*
- Bisherige Ar2 Brugg: *„Bauten und Anlagen für alle stark störenden Arbeitsaktivitäten, Bildung, Freizeit sowie kulturelle Zwecke. Wohnungen für den Betriebsinhaber oder die Betriebsinhaberin und betrieblich an den Standort gebundenes Personal sind erlaubt.“*
- Bisherige Zone I Windisch: *„Industrie- und Gewerbebauten. Keine Wohnnutzung.“*
- Bei Neuansiedlungen sowie bei Neubauten und -anlagen wird neu eine mehrheitlich hohe Wertschöpfung oder Innovation verlangt, um so die Entwicklungsabsichten nach und nach umsetzen zu können.
- Mögliche Definition „hohe Wertschöpfung“: Differenz zwischen den abgegebenen Leistungen eines Produzenten und den von ihm übernommenen Leistungen (=Vorleistungen); Grössenordnung Faktor 1.5 bis 3 an zusätzlicher Leistung.
- Mögliche Definition „hohe Innovation“: Neue Erkenntnisse und ihre Umsetzung in den Wirtschaftsprozess bzgl. Produkteinnovation (neue Güter), Prozessinnovation (neue Produktionsverfahren) und Marktinnovation (neue Märkte).
- Verkaufsnutzungen sind nur soweit zulässig, als ein Zusammenhang mit der Produktion oder Dienstleistung vor Ort besteht. Sie umfassen alle dem Kunden zugänglichen Flächen inkl. Gestelle, Auslagen usw., jedoch ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw. (VSS Norm SN640'281). Gastronomiebetriebe fallen nicht unter den Begriff Verkaufsnutzungen. Auch Ausstellungsflächen von Möbelhäusern, Autogaragen und dgl. zählen als Nettoladenflächen.

Abs. 2: Einschränkungen / Ausschluss raumplanerisch unerwünschter Neunutzungen

- Mit Grosslagerbauten und -plätzen sind stark flächenintensive Nutzungen tangiert, die sehr wenig bis keine Arbeitsplätze generieren. Die konkrete Anzahl muss sich aus der effektiven Nettobaufläche, dem öffentlichen Interesse an der Nutzung sowie der branchenspezifischen Besonderheit ergeben. Als Grössenordnung ist von 0.5 ha bis 1 ha sowie von 30 bis 50 Arbeitsplätzen pro Hektare auszugehen.
- Anlagen für Sport, Freizeit und dgl. mit einem grossen Freiflächenbedarf können grundsätzlich nicht bewilligt werden, da sie nicht mit den Planungsabsichten vereinbar sind.
- Mit der „Ausdehnung“ der Besitzstandsgarantie (Intensivierung plus 30%, Ersatzneubauten sind zulässig) können sich bestehende Betriebe angemessen weiterentwickeln. Das festgelegte Mass der Intensivierung orientiert sich an der Rechtsprechung zur Besitzstandsgarantie. Dieses kann sich sowohl aus dem Volumen bzw. der Fläche als auch aus der Intensität der gesteigerten Nutzung ergeben.

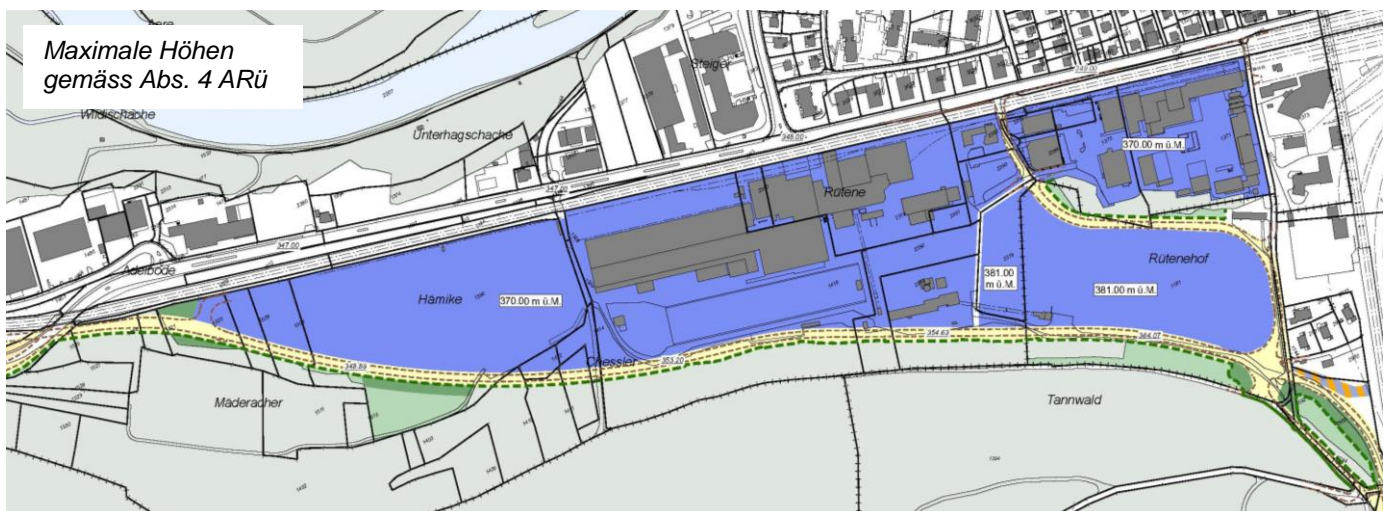
Wegen der beibehaltenen Empfindlichkeitsstufe IV und den neu als zonenkonform bezeichneten Nutzungen kann Wohnen nur soweit möglich sein, als die betrieblichen Erfordernisse dies bedingen.

Abs. 3: Lärmempfindlichkeitsstufe

- Wie in den bestehenden Zonen Ar2 und I wird die Lärmempfindlichkeitsstufe IV festgelegt. Dadurch ergeben sich durch die gemäss Lärmschutzverordnung als Neuanlage geltende Südwestumfahrung keine lärmrechtlichen Veränderungen. Die Beibehaltung der ESIV ist nötig, da verschiedene sowohl bestehende als auch geplante Nutzungen in der ESIII nicht möglich wären.

Abs. 4: Höhenmasse

- In der „Regelbauweise“ wird von einer gesamthaften Höhe von rund 22 m ausgegangen. Gestützt auf dieses Höhenmass werden in der BNO die maximalen Koten in m ü.M. festgelegt. Höhere Bauten sind in der Regelbauweise gestützt auf ein Fachgutachten möglich, aber nur wenn das betriebliche Erfordernis vorhanden ist und die genügende Einpassung erreicht werden kann. Noch höhere Bauten können mit einem Gestaltungsplan zugestanden werden.



- Die Festlegung der neuen Höhenmasse kann später im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung auch mit Einführung der IVHB bestehen bleiben.
- In Zusammenhang mit dem RELP ist angedacht, dass in Zukunft an geeigneten Stellen auch höhere Bauten möglich sein können. Dafür ist jedoch eine gesamt-räumliche Betrachtung in der Ortsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH nötig. Entsprechende Planungsmöglichkeiten für die neue Arbeitszone Rütene ARü können deshalb erst in der Ortsplanungsrevision aufgenommen werden.
- Vorläufig sollen in der Arbeitszone Rütene mit einem Gestaltungsplanes im Rahmen des kantonalen Rechts höhere Bauten bewilligt werden können, soweit dies das kantonale Recht vorsieht (vgl. § 8 BauV, ein zusätzliches Geschoss). Damit wird eine einheitliche Regelung getroffen und diese Zonenbestimmung geht § 5 BNO Brugg (welcher zusätzliche Geschosse zulässt) bzw. § 6 BNO Windisch (welcher keine zusätzlichen Höhen erlauben würde) vor.

Abs. 5: Grenz- und Gebäudeabstände

- Je nach Nutzung und arbeitshygienischen Anforderungen können im Arealinnern sehr unterschiedliche Abstände nötig werden. Ein öffentliches Interesse können z.B. das Orts- und Landschaftsbild, die gewünschte Freiraumqualität sein. Diese Abstände werden im Rahmen einer Abwägung aller Interessen vom Stadtrat Brugg bzw. Gemeinderat Windisch festgelegt.
- Da gegenüber Nachbarzonen Strassen oder Bahnlinien liegen, muss innerhalb der Arbeitszone Rütene kein fixes Mass für einen minimal einzuhaltenden Abstand festgelegt werden. Gegenüber Strassen gelten die baugesetzlichen Abstände.

Abs. 6: Gestaltung Bauten und Umgebung / ökologischer Ausgleich für Aufzoning

- Zur Qualitätssicherung der Umgebung ist ein angemessener Mix aus Flächenvorgaben und aus qualitativen Anforderungen nötig. Die Beurteilung erfolgt gestützt auf Absatz 10, wobei die erforderlichen Grünflächen soweit betrieblich möglich zusammenhängend anzulegen sind. Die Grünflächen haben der Eingliederung ins Siedlungsgefüge zu dienen, insbesondere entlang des südlichen Überganges zum Wald hin. Sie sollen aber auch einen wesentlichen Beitrag für attraktiv gestaltete Freiräume leisten. Die Bepflanzung hat mit mehrheitlich standortgerechten, einheimischen Bäumen und Sträuchern zu erfolgen. In der Regel soll die Hälfte der erforderlichen Grünflächen dem ökologischen Ausgleich dienen. Hinweise für genügend naturnah gestaltete Flächen gibt das Label Natur und Wirtschaft.
- Dachbegrünungen können einen zusätzlichen Beitrag für die Verbesserung des Mikroklimas oder die Retention von Regenwasser leisten. Um den nötigen Qualitätsstandard zu erreichen, können z.B. die Richtlinie der Schweizerischen Fachvereinigung Gebäudebegrünung (SFG) wegleitend für die Ausführung sein.
- Gemäss BauG / BauV sind grössere Parkieranlagen (2'000 m²) flächensparend anzulegen. Grössere Parkieranlagen sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit mehrgeschossig anzulegen. Um eine haushälterische Nutzung zu sichern, sollen in der Arbeitszone Rütene ARü bereits ab 20 Parkfeldern eine mehrgeschossige oder unterirdische Parkierung verlangt werden. Die 20 Parkfelder beziehen sich auf ein Baugesuch, das zusätzliche Nutzungen auslöst oder das eine grössere Parkfelderzahl für bestehende Nutzungen beansprucht.

Abs. 7: Energie (und Nachhaltigkeit)

- Gestützt auf die kantonale Energiegesetzgebung soll die Nutzung erneuerbarer Energien soweit möglich verlangt werden (§ 13 Abs. 2 EnergieG lässt strengere Anforderungen zu).
 - Windisch ist 1993 Energiestadt. Mit zahlreichen Massnahmen schont die Gemeinde das Klima und steigert zugleich die Lebensqualität der Bevölkerung. Windisch setzt auf eine nachhaltige Entwicklungsplanung, auf Energieeffizienz und gezielte Kommunikation. Die Gemeinde fördert zudem eine umweltverträgliche Mobilität insbesondere mit einem gut ausgebauten ÖV-Angebot (Quelle: www.windisch.ch).
 - Brugg hat vor kurzem eine Energieplanung erarbeitet, damit in Zukunft Massnahmen der Energieeffizienz und des Klimaschutzes zielgerichtet und koordiniert umgesetzt werden können. Bestehende Energiepotenziale können anhand von Karten erkannt werden, z.B. ob eine Erdwärmenutzung möglich ist oder ob sich ein Grundstück für Solarenergienutzung eignet. Zudem sind Gebiete für Energiepotenziale von Nahwärmeverbunden ersichtlich. Mit der Energieplanung möchte der Stadtrat insbesondere das Gewerbe animieren, eine Standortbestimmung durchzuführen und Massnahmen zur rationellen Energienutzung in die Investitionsplanung einzubeziehen.
- Um den erwähnten Zielen gerecht werden zu können, soll mit dem Baugesuch ein Energiekonzept eingereicht werden, das eine sparsame Energieverwendung, eine rationelle und umweltschonende Wärme- und Kälteerzeugung sowie den Umgang mit anfallender Abwärme vorsieht.

- Wird ein zusätzlicher Bedarf für Heizung und Warmwasser nötig, so ist dieser in grösstmöglicher Weise mit erneuerbaren Energien und damit umweltschonend zu decken.
- Sofern vorhanden, soll ein Anschluss an ein Leitungsnetz für Fernwärme, das Abwärme oder erneuerbare Energien nutzt, verlangt werden können. Infolge des grossen Entwicklungspotenzials besteht eine grosse Chance, die Energieplanung gar darauf ausrichten.

Abs. 8: Mobilitätskonzept

- Für Bauvorhaben ab 50 Arbeitsplätzen ist ein Mobilitätskonzept erforderlich. Die 50 Arbeitsplätze beziehen sich auf ein Baugesuch, das zusätzliche Nutzungen auslöst. Der Inhalt und der Umfang haben sich an der Grösse des Bauvorhabens zu orientieren.
- Mögliche Massnahmen für kombinierte Mobilitätsformen: Anreizsysteme, Parkplatzgebühren, Carsharing, E-Bikes, Mobility usw.).

Abs. 9: Qualitätssicherung

- In Anbetracht der angestrebten und zugestandenen Nutzungsintensivierung und der möglichen grossen baulichen Volumen rechtfertigen sich für die neue, wesentlich intensiver zu nutzende Arbeitszone besondere Bestimmungen zur Einpassung. Es soll ein Quartier mit ansprechenden ortsbaulichen und freiraumgestalterischen Qualitäten entstehen können. Umgebungspläne sollen in der Regel durch einen fachlich versierten Landschaftsarchitekten erstellt werden müssen.
- Zudem sind die wichtigsten Elemente aufgeführt, welche zur Sicherung der qualitativen Anforderung mittels Auflagen in der Baubewilligung beitragen müssen (kubische Gestaltung, Farbgebung der Bauten, Umgebung und Bepflanzung).
- Da insbesondere Fassaden markant in Erscheinung treten können, muss die Farb- und Materialwahl bewilligungspflichtig sein.
- Diese Einpassungsbestimmung geht weiter als die allgemeinen Einpassungsbestimmungen der BNO, sind aber auch nicht so streng wie z.B. in Dorf- oder Altstadtzonen. Die qualitativen Anforderungen sind u.a. Abhängigkeit von der Grösse und Intensität der jeweiligen Nutzungen.

Abs. 10: Fachgutachten

- In diesem Absatz wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Stadtrat Brugg bzw. der Gemeinderat Windisch eine unabhängige Fachperson auf die Übereinstimmung mit den qualitativen Anforderungen einsetzen kann. Dies können z.B. Architekten, Landschaftsarchitekten, Verkehrsplaner sein.
- Mit diesem Absatz wird im Sinne der gemeindeübergreifend gleichen Zonenbestimmung eine einheitlich und gleich formulierte Sicherstellung der qualitativen Anforderungen ermöglicht, welche § 66 BNO Brugg bzw. § 65 BNO Windisch vorgeht.

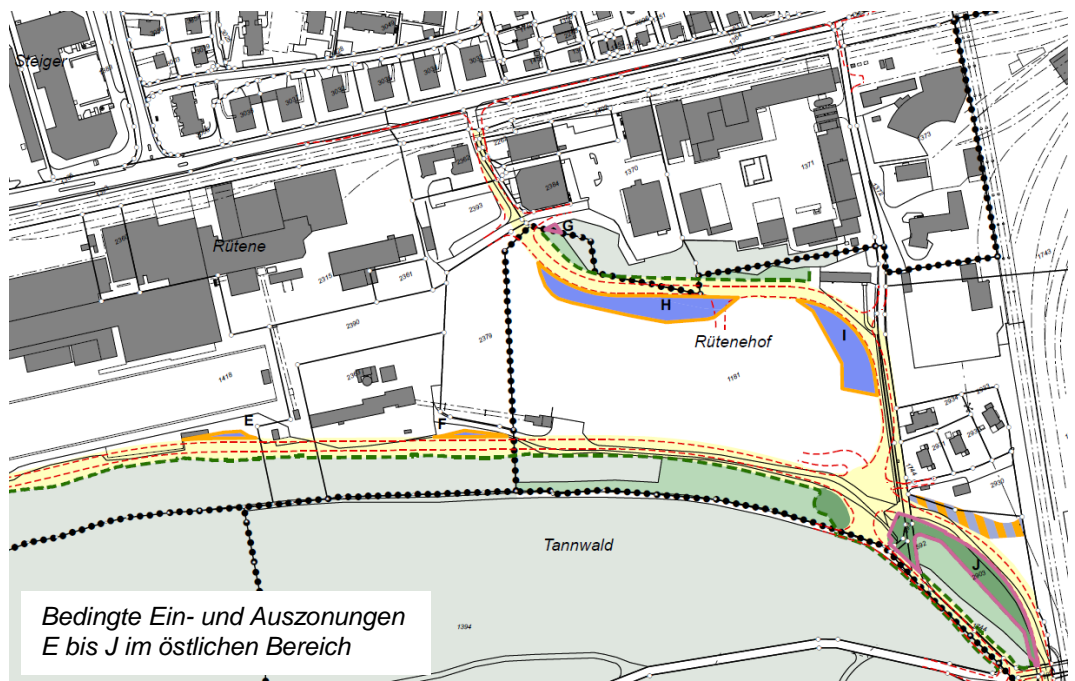
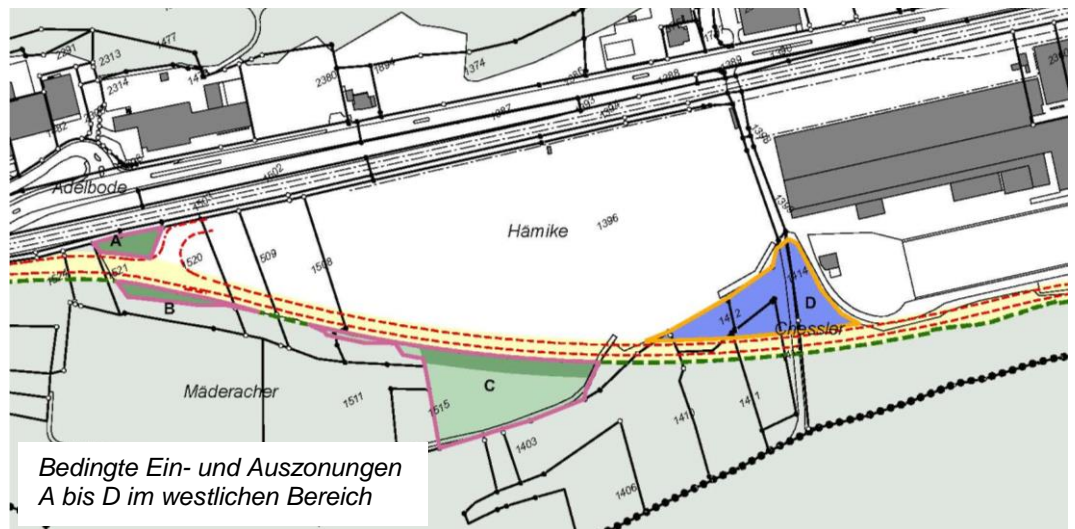
Abs. 11: Gestaltungsplanpflicht

- Grosse bauliche Veränderungen / Neuüberbauungen: z.B. ab einer Grössenordnung von 0.5 bis 1.0 ha der anrechenbaren Grundstücksfläche.
- Wesentliche Steigerungen der Fahrtenzahlen: Gemäss § 43 / 46 BauV ist bezüglich der Parkfelderzahl und des induzierten Verkehrs bei mehr 300 Parkfeldern und 1'500 Fahrten pro Tag, welche nach der Parkierungsnorm das detaillierte Verfahren bzw. nach der BauV, einen Kapazitätsnachweis erforderlich.
- Mit der Realisierung der Südwestumfahrung kann davon ausgegangen werden, dass die strassenmässige Groberschliessung vorhanden ist. Die Feinerschliessung für die gesteigerten Nutzungen geht zu Lasten der Grundeigentümer. Im Gegenzug verzichten die Gemeinden auf die Erhebung einer Mehrwertabgabe.

- Diese Bestimmung ist als Ergänzung zu § 30 BNO Brugg zu verstehen. Eine vollständige Aufzählung soll erst im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision erfolgen (sofern dies in der Systematik über beide Gemeinde so vorgesehen ist).
- Diese zonenspezifische Bestimmung geht § 5 Abs. 3 BNO Windisch vor.

3.3 Flächenbilanz der Ein- und Auszonungen

Die nachfolgend dargestellten Ein- und Auszonungen gelangen erst in Rechtskraft, wenn das Strassenbauprojekt für die Südwestumfahrung Brugg rechtskräftig bewilligt ist. Deshalb werden diese in der Planlegende als „Bedingte Ein- und Auszonungen gemäss § 15a BauG“ bezeichnet.



Nr.	Gemeinde	bisher	neu	Fläche
A	Brugg	Übriges Gebiet / Arbeitszone	Naturschutzzone	- 586 m ²
B	Brugg	Arbeitszone	Naturschutzzone	- 518 m ²

C	Brugg	Arbeitszone	Wald / Naturschutzzone	- 5'664 m ²
D	Brugg	Wald	Arbeitszone ARü	+ 3'997 m ²
E	Brugg	Übriges Gebiet	Arbeitszone ARü	+ 148 m ²
F	Brugg	Wald	Arbeitszone ARü	+ 131 m ²
G	Brugg	Arbeitszone Ar2	Wald	- 34 m ²
H	Windisch	Naturschutzzone	Arbeitszone ARü	+ 2'072 m ²
I	Windisch	Naturschutzzone	Arbeitszone ARü	+ 1'468 m ²
J	Windisch	Freihaltezone	Naturschutzzone	- 2'068 m ²
	Bilanz			- 1'054 m²

Fazit: In der Bilanz werden 0.1054 ha mehr aus- als eingezont.

3.4 Interessenabwägung / Regionale Abstimmung

Gemäss Art. 3 der Eidgenössischen Raumplanungsverordnung RPV sind alle raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und die betroffenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Diese Abwägung ist bei der Auflage der Planung aufzuzeigen.

Mit der Festsetzung der Südwestumfahrung Brugg im kantonalen Richtplan ist behördenverbindlich festgelegt, dass an der Realisierung dieses Vorhabens für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes ein kantonales Interesse besteht. Bei der Ausarbeitung des generellen Strassenbauprojektes wurden die Auswirkungen auf die verschiedenen Umweltbelange untersucht und entsprechende Massnahmen formuliert. Somit wird gewährleistet, dass die Umweltverträglichkeit gemäss UVPV sichergestellt werden kann.

Die Tendenzen der aktuellen Raumentwicklung verlangen in verstärktem Masse eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine haushälterische Bodennutzung. Auf Grund der zentrumsnahen und gut erreichbaren Lage ist die Arbeitszone Rütene bestens geeignet, um die anvisierten Nutzungen mit hoher Wertschöpfung oder Innovation ansiedeln zu können.

Mit der vorgesehenen Umzonungen der bestehenden Arbeitszone Ar2 und der Industriezone I in eine wesentlich intensiver zu nutzende Zone und den formulierten qualitativen Anforderungen werden die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsabsichten sichergestellt. Diese planerischen Massnahmen dürfte auch im Kontext des geplanten Regionalen Entwicklungskonzeptes sein.

Brugg Regio hat am 23. Mai 2014 eine Stellungnahme zur Teilrevision der Nutzungsplanung „Arbeitszone Rütene“ Brugg Windisch abgegeben. Demzufolge deckt sich die regionale Sichtweise mit derjenigen von Brugg und Windisch. Die empfohlene Aufnahme der Vorrangnutzung „arbeitsplatzintensiven Nutzungen“ gemäss kantonalen Richtplan S1.3 ist denkbar, soll jedoch erst mit der schrittweise vorgesehenen verbesserten Anbindung an den öffentlichen Verkehr weiter verfolgt werden. Die Zonenbestimmungen der Arbeitszone Rütene enthalten diverse Vorgaben, welche in die angeregte Richtung einer intensiveren Nutzung gehen. Die Festlegung einer Mindestdichte ist wegen der längerfristig zu wenig konkreten Nutzungsabsichten und unterschiedlicher betrieblicher Anforderungen (Raumhöhen, Arbeitsplatzdichte) nicht zweckmässig umsetzbar. Die Lärmempfindlichkeitsstufe IV muss beibehalten werden, da die Südwestumfahrung darauf ausgelegt ist. Zudem benötigen bestehende und geplante Nutzungen die ESIV. Der Hinweis einer vertieften Überlegung zur Gesamtentwicklung kann durchaus sinnvoll sein. Allerdings bleiben die aktuellen Nutzungen vorläufig in der Arbeitszone Rütene bestehen. Von Seiten der Nutzer be-

stehen nur vereinzelte Entwicklungsabsichten. Überlegungen zur Gesamtentwicklung werden allenfalls später in kooperativem Planungsprozess mit Grundeigentümern angestrebt.

3.5 Abstimmung Siedlung und Verkehr

(§ 13 Abs. 2bis BauG, § 15 Abs. 3 BauG, § 4 Abs. 2 BauV)

Die Festsetzung der Südwestumfahrung Brugg im Kantonalen Richtplan beruht auf einer regional abgestimmten Strategie der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aus dem Jahre 2004. Diese fachübergreifende und regional koordinierte Grundlage bildete die Basis für das später erarbeitete 'Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Leistungsoptimierung Brugg-Windisch'. Für das Verkehrsmanagement Brugg Regio wurden folgende Ziele formuliert:

- Handlungs- und Entwicklungsspielraum im Regionalzentrum Brugg / Windisch wahren
- Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses im Zentrum Brugg / Windisch sicherstellen
- Behinderungen und Verlustzeiten des öffentlichen Busverkehrs reduzieren
- Stau aus dem Siedlungsgebiet verlagern und Schleich- / Ausweichverkehr vermeiden
- Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems optimieren

Gestützt auf § 13 Abs. 2bis BauG und § 4 Abs. 2 BauV ist bei Umzonungen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Dabei ist darzulegen, wieviel Verkehr durch die Umzonung induziert wird und wie dieser Verkehr bewältigt wird, wie die zweckmässige Anbindung an ÖV erfolgt und wie die Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr attraktiv gemacht werden.

Da nicht klar ist, wo und wann sich intensivere Nutzungen ansiedeln, sind momentan kaum verlässliche Aussagen über das zusätzliche Verkehrsaufkommen möglich. Die Bestimmungen der Arbeitszone Rütene sind so ausgelegt, dass sich bestehende Betriebe angemessen entwickeln können. Erst bei Neuansiedlungen sowie bei Neubauten und -anlagen werden mehrheitlich Nutzungen mit hoher Wertschöpfung oder Innovation verlangt. Deshalb dürfte sich der angestrebte Umstrukturierungsprozess wie auch die Zunahme des Verkehrs relativ lange dahin ziehen. Die Quantifizierung von zusätzlichem Verkehr ist sehr stark projektabhängig und dürfte sich innerhalb des üblichen Planungshorizontes von 15 Jahren im Bereich von einigen hundert bis wenige tausend Fahrten pro Tag bewegen. Mit der Realisierung der Südwestumfahrung werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen und der motorisierte Verkehr wird von den Ortszentren soweit wie möglich ferngehalten.

Vorerst keine konkreten Massnahmen zur verbesserten OeV-Anbindung vorgesehen. Je nach Intensität und örtlicher Verteilung von arbeitsplatzintensiveren Nutzungen sind folgende Varianten zur Verbesserung OeV-Angebot denkbar, die näher untersucht werden müssen: Weitere Haltestellen auf bestehenden Buslinien, Verlegung bestehender oder neuer Buslinien, neue Bahnhaltestelle (ev. im Einklang mit Ausbau Bahnverlad). In Zusammenhang mit der beabsichtigten arbeitsintensiveren Nutzung muss im Laufe des anstehenden Umstrukturierungsprozesses die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet bzw. verbessert werden.

Auf Grund der Lage im Siedlungsgebiet und der Nähe zum Bahnhof Brugg besteht ein hohes Potenzial, damit das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus arbeitsplatzintensiven Nutzungen durch den Langsamverkehr abgedeckt werden kann. Deshalb sind besondere Massnahmen zur attraktiveren und sicheren Anbindung von Rad- und Fusswegen im näheren Umfeld, aber auch im Arealinnern nötig. Sobald die OeV-Güteklasse B erreicht wird, sollen Mobilitätskonzepte den Model Split in Richtung Langsamverkehr verbessern und die Förderung der kombinierten Mobilität unterstützen.

3.6 Förderung innere Siedlungsentwicklung und Siedlungsqualität

(§ 13 Abs. 2bis BauG, § 4 Abs. 2 BauV)

Die beabsichtigten planerischen Massnahmen ermöglichen eine so weit wie möglich abgestimmte regionale Siedlungsentwicklung. Die innere Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen und zentrumsnahen Lage entspricht den aktuellen Bestrebungen der Raumentwicklung. Aus diesen Gründen sind die geplanten Um- und Einzonungen raumplanerisch gut vertretbar. Mit den im Abschnitt 3.2 dargelegten Planungsabsichten ergibt sich eine wesentlich gesteigerte Siedlungsqualität.

3.7 Ökologischer Ausgleich / ökologischer Ersatz

Ökologischer Ausgleich

In Zusammenhang mit dem Projekt Südwestumfahrung Brugg K128 sind gemäss § 95 Abs. 1^{bis} BauG für 3 % der Bausumme in Nichtbauzonen ökologische Ausgleichsmassnahmen nötig. Insgesamt müssen somit Projekte für rund Fr. 600'000.- ausgewiesen werden. Die sieben im Plan „Ökologische Ausgleichsmassnahmen“ enthaltenen Projekte decken diese Summe ab. Die entsprechenden Landerwerbs- und Enteignungstabellen sind Bestandteil des Auflageprojektes K128.

Ökologischer Ersatz

Gestützt auf Art. 18 Abs. 1ter NHG sind betroffene Lebensräume zu ersetzen, soweit sie nicht wieder hergestellt werden können. Die im Plan „Biotop Erstzmassnahmen“ enthaltenen Projekte zeigen den notwendigen ökologischen Ersatz für die geplante Südwestumfahrung. Der ökologische Ersatz beruht auf der Beurteilung der betroffenen Lebensräume und der Bewertung der vorgesehenen Ersatzmassnahmen (vgl. Bericht Bilanzierung der Biotoptypen vom 20. März 2014). Die Ersatzmassnahmen werden mit diesen Teilrevisionen soweit wie möglich planungsrechtlich gesichert. Die Ersatzmassnahme Wildschachen soll erst im Rahmen der späteren Ortsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH umgesetzt werden. Die Ersatzmassnahmen in Hausen sollen in Absprache mit der Gemeinde planungsrechtlich gesichert werden.