



23. Oktober 2022

Stellungnahme der IG OASAR im Rahmen der Partizipation Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

Die IG OASAR nutzt die Möglichkeit, sich im Rahmen der Partizipation Stadtraum zu äussern. Wir sind eine überparteiliche, unabhängige Gruppe aus der Region Brugg/Windisch. Unser gemeinsamer Nenner ist das Einstehen für die Klimaziele und für eine zukunftsgerichtete Verkehrs- und Siedlungspolitik. Unter diesem Fokus beurteilen wir die Situation im Planungsgebiet Stadtraum Brugg Windisch.

Wir haben erwartet, dass die Linienführung der ZEL Gegenstand des Fragebogens der Partizipation ist. So wurde das im Gespräch mit Vertretern des Kantons angekündigt.

Der Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch ist das grösste bahnhofsnahe Transformationsgebiet im Kanton Aargau. Es gilt, diese Chance für eine zukunftsfähige Entwicklung zu nutzen. Dies zwingt zur Weitsicht und zum Vorausdenken.

Welche Anforderungen an die Qualität des Wohnens und Arbeitens, der ökologischen und sozialen Gestaltung von Siedlungen sowie der Mobilität müssen die Grundlagen der Planungen sein? Die Lage am Bahnhof prädestiniert das Areal für eine Entwicklung, welche Mobilitätstrends der Zukunft aufnimmt.

Das Areal steht nicht isoliert da: Es ist Teil des Raums Brugg-Windisch, in welchen die Neuüberbauung eingebettet werden soll, und den sie im Gegenzug beleben und dessen Ausstrahlung sie verstärken soll. Was heisst das für die Planung über den engen Perimeter der 8,5 ha hinaus?

1. Zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung heisst, dass dem Zusammenleben, der sozialen Durchmischung, aber auch neuen Formen der Verbindung von Wohnen und Arbeiten der entsprechende Platz eingeräumt werden muss. Es braucht analog der Fläche grosszügige Freiräume, eine offene Architektur und Erdgeschosse, die mit kleinen Läden, Cafés oder anderen publikumsorientierten Nutzungen den Raum beleben.

2. Der Planungssperimeter der Testplanung muss über den Bahnhof Brugg hinaus Richtung Brugg erweitert werden. Nur so entsteht ein neues Zentrum, das für beide Gemeinden Verbindendes hat. Die Verbindungen für den Langsamverkehr müssen grosszügig angelegt sein, es braucht mehrere gut ausgebaute Verbindungswege (unter und über den Geleisen) die die beiden Gemeinden verbinden. Nur so kann das Ziel, den Veloverkehrsanteil markant zu erhöhen, auch erreicht werden.

Verkehrskonzept – Grundlage ist eine Maximalvariante

Das Verkehrskonzept beruht auf der Maximalvariante der Potentialstudie. Dies würde in der Dichte in etwa der Europaallee in Zürich entsprechen. Das ist für den Raum Brugg Windisch nicht angepasst. Dennoch: Auf dieser Grundlage erstellt das Verkehrskonzept ein Mengen- und Infrastrukturgerüst, das dann auch für andere Varianten mit weniger Dichte gelten soll. Dieses Vorgehen halten wir für verfehlt.

Es führt zu einer für andere Varianten falschen Infrastruktur und zu Sachzwängen für sämtliche weiteren Planungsschritte. Es geht von bedürfnisorientierten Nutzungen aus: man stellt genügend Strassenraum zur Verfügung, um eine extrapolierte zukünftige Nutzung zu ermöglichen. Das zieht mehr MIV an! Zukunftsgerichtetes Denken geht von einer Angebotsorientierung aus: wir entscheiden, wieviel Strassen wir für welche Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stellen wollen. Das vorliegende Verkehrskonzept geht von einer maximalen Dichte der Bebauung aus, die dann so viel MIV produziert wie wir das heute gewohnt sind. Das ist keine Zukunftsorientierung!

Mobilitätsmanagement

Der Kanton bezeichnet im Gesamtverkehrskonzept Ostaargau das Mobilitätsmanagement als zentrales und verkehrsmittelübergreifendes Element einer modernen Verkehrsplanung. Im Verkehrskonzept vom Stadtraum suchen wir vergeblich nach diesem Ansatz. Es wird nur die Mobilitätsstrategie des Kantons erwähnt, die eine Förderung von Langsamverkehr und ÖV beinhaltet. Das Verkehrskonzept muss nicht nur mit einer glaubhaften Variante "tief" bis zur Südwestumfahrung ergänzt werden sondern auch mit Vorstellungen zum Mobilitätsmanagement!

Modal Split

Das Verkehrskonzept entspricht in keiner Weise den Anforderungen an eine zukunftsgerichtete Entwicklung eines Gebiets mit urbanem Charakter unmittelbar an einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Es formuliert zwar in einigen Bereichen (Raumsicherung, Durchlässigkeit) die Priorität des Langsamverkehrs, beruht aber im Wesentlichen auf einem Nachfragekonzept, das sich an der Vergangenheit orientiert. Exemplarisch für die verfehlten Annahmen steht, dass die Zunahme des Öffentlichen Verkehrs prozentual kleiner eingeschätzt wird als die Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs in und auf dem Areal.

Zu wenig berücksichtigte Faktoren

Nicht oder zu wenig berücksichtigt werden dabei:

- Die Lage des Areals unmittelbar am Bahnhof und Busterminal Brugg-Windisch.
- Attraktivität und Möglichkeit von autoarmem und autofreiem Wohnen in bequemer Gehdistanz zum Öffentlichen Verkehr, zu Einkaufsmöglichkeiten und Schulen.
- Der Trend zur vermehrten Benutzung von E-Mobilität im Langsamverkehr.

Erschliessung des Areals für den MIV durch ZEL/OASE

Die Einwohnerräte von Brugg und Windisch haben im Jahr 2020 je ein Postulat überwiesen, das fordert, dass die ZEL unterirdisch bis zum Anschluss Südwestumfahrung geführt werden soll. Auf den Anschluss Industrie bzw. eine Erschliessung des Quartiers Klosterzelg-Reutenen ist zu verzichten. Leider wird diesem Auftrag an die Exekutiven bis heute nicht Folge geleistet. Das vorliegende Verkehrskonzept geht von einem Anschluss ins Quartier aus, und beinhaltet eine oberirdische Linienführung (direkt an der HPS vorbei) zum Anschluss an die Südwestumfahrung. Damit werden die Anforderungen der kommunalen Legislativen nicht ernst genommen.

Im Jahr 2021 haben die beiden Einwohnerräte Brugg und Windisch bei der Finanzierung des Projektes Stadtraum mit einem Antrag nachgedoppelt und verlangten eine Erweiterung des Verkehrskonzeptes auf der Grundlage einer durchgehend unterirdischen Führung der ZEL/OASE bis zum Anschluss an die Südwest-Umfahrung, mit Verzicht des Anschlusses im Quartier.

Wir sind überzeugt, dass eine Stadt der Zukunft, an dieser zentralen Lage einer ÖV-Drehscheibe erster Güte, keine neue Erschliessung braucht, und vor allem keinen Anschluss an das übergeordnete Strassennetz. Wo soll ein autoarmer / autofreier Stadtteil entstehen können im Aargau, wenn nicht hier? Aktuell befinden sich auf dem jetzigen Industrieareal mehrere hundert Parkplätze für

Mitarbeitende. Eine neue Bewohnerzahl von 1500 Personen würde bei 0,5 Autos pro Wohneinheit nicht mehr Fahrten auslösen, als jetzt nur allein schon von und zu diesen Parkplätzen erfolgen.

Diese Studie, welche aus dem Auftrag 2021 erfolgte, wurde anlässlich der Orientierung zur Partizipation Stadtraum sowie den beiden Legislativen Ende September 2022 kurz vorgestellt. Es entsteht der Eindruck, dass mit der Studie eigentlich nur bewiesen werden wollte, dass eine unterirdische Linienführung nicht möglich ist bzw. zu teuer wäre. Das ist eine Missachtung des Auftrages der Legislativen der beiden Gemeinden! **Wir fordern die Projektorganisation und den Kanton auf, diese Studie zu erneuern und mit einer ernsthaften unterirdischen Variante bis zur Südwestumfahrung zu ergänzen.**

Das Verkehrskonzept so wie es vorliegt, darf nicht als Grundlage für die Testplanung dienen. Es muss überarbeitet werden und sich an Mobilitätsformen der Zukunft orientieren. Es soll Varianten aufzeigen, welche Bezug nehmen auf die unterschiedlichen Varianten von Nutzung, Dichte und Aufenthaltsqualität. Und insbesondere ein Mobilitätsmanagement beinhalten, welches die Absicht verfolgt mit diesem neuen Stadtteil eine Ausstrahlung im Kanton und über den Kantonsgrenzen zu erzielen. Dies wird vor allem mit neuen Ansätzen von autoarmem / autofreiem Wohnen und Arbeiten möglich sein!

Als Variante (damit man gezielt weiterarbeiten kann) könnte auch die Testplanung mit dem Auftrag, eine zukunftsgerichtete Mobilität für den Stadtteil zu erarbeiten, ergänzt werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für die IG OASAR

Mirjam Aebischer

Luzia Capanni