Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch, Verkehrskonzept, Vertiefungsstudie 2022

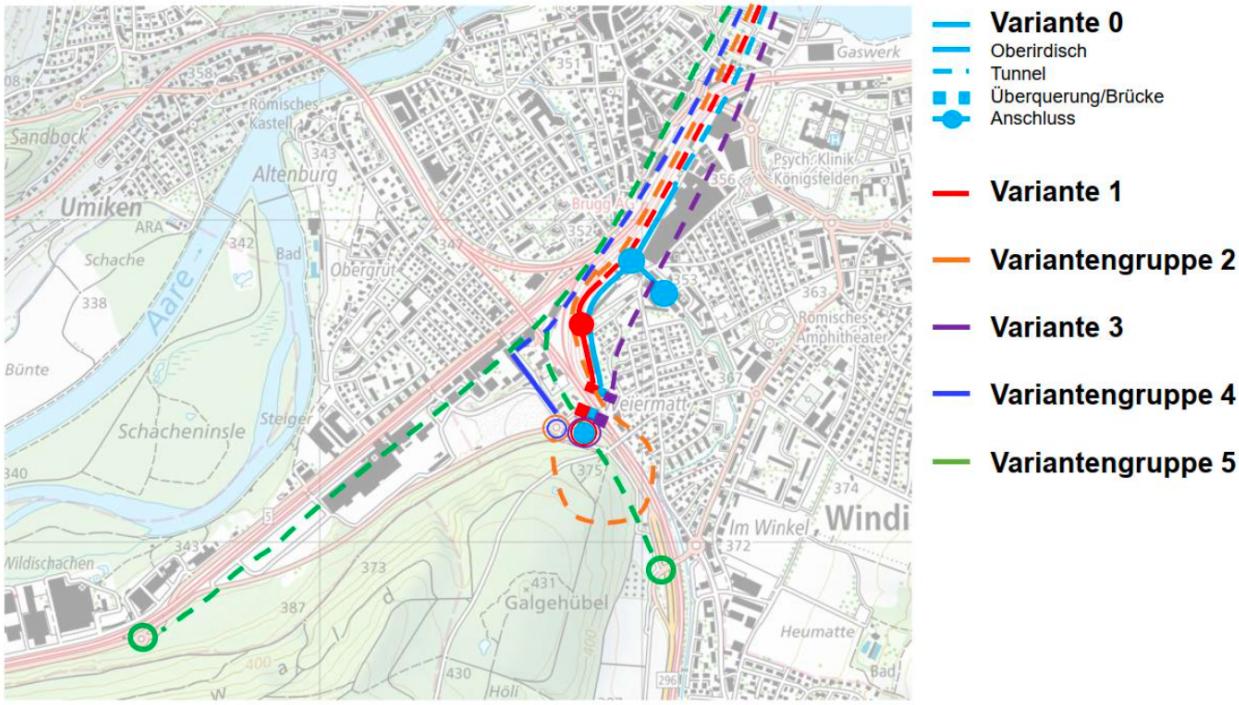
Worum geht es?

Im Auftrag von Gemeinde Windisch, Stadt Brugg, Kanton Aargau und SBB hat das Planerteam ewp – RL – CSD im Sommer 2022 die Vertiefungsstudie “Tunnelverlängerung bis Südwestumfahrung Brugg und Erschliessung Quartiere” (Anhang zum Verkehrskonzept) erarbeitet. Es ist auf der Website Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch publiziert.

Wie ist die Studie entstanden?

Aufgrund politischer Initiative in den Einwohnerräten Windisch und Brugg wurde im Nachgang an den Abschluss des Verkehrskonzepts eine Vertiefungsstudie ausgelöst. Ziel der Studie war die verkehrs- und bautechnische Prüfung einer Verlängerung des Tunnels ohne Erschliessung der Quartiere. Es wurden mehrere Variantengruppen untersucht. Leider werden unterschiedliche Verlängerungen des Tunnels mit direktem Anschluss an die Südwestumfahrung (Variantengruppe 5) nicht weiterverfolgt. Dies aus Kosten- und Nutzungsgründen. Mit einem deutlich verlängerten Tunnel wären Anschlüsse in die Quartiere nicht sinnvoll. Ebenso wurde die Variantengruppe 4 mit der nördlichen Unterquerung des Gleisfeldes verworfen, da diese gemäss Studie zu aufwändig seien.

Die Variantengruppe 2 mit langem Kurvenbereich im Tunnel wird aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen. In der Studie wird die Variante 1 bevorzugt, die Variante 3 als machbar beurteilt. Die Variante 1 (Bestvariante aus dem Verkehrskonzept Stadtraum) wird zur Weiterverfolgung empfohlen.



Welchen Inhalt hat die Vertiefungsstudie?

Es wurden mehrere Variantengruppen untersucht. Unterschiedliche Verlängerungen des Tunnels mit direktem Anschluss an die Südwestumfahrung (**Variantengruppe 5**) wurden nicht weiterverfolgt. Gemäss Vertiefungsstudie seien mit einem deutlich verlängerten Tunnel Anschlüsse in die Quartiere nicht sinnvoll. Ebenso wurde die **Variantengruppe 4** mit der nördlichen Unterquerung des Gleisfeldes verworfen, da diese gemäss Studie zu aufwändig seien. Die **Variantengruppe 2** mit langem Kurvenbereich im Tunnel wird aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen. In der Studie wird die **Variante 1** bevorzugt, die **Variante 3** als machbar beurteilt. Die **Variante 1** (Bestvariante aus dem Verkehrskonzept Stadtraum) **wird zur Weiterverfolgung empfohlen**.

Was fehlt in der Vertiefungsstudie?

In der Beurteilung der ZEL-Tunnel lang (Variantengruppe 5) ohne Erschliessung der Quartiere wird ausgesagt, dass eine Entwicklung im Stadtraum Süd erst oder nur dann möglich sei, wenn das Gebiet an die ZEL angeschlossen werde. Grund dafür sei, dass die alleinige Erschliessung des neuen Stadtraumes via Zürcherstrasse aus Kapazitätsgründen nicht möglich sei. Die zugrundeliegenden Zahlen zum künftigen Verkehrsaufkommen basieren allerdings auf der Annahme, dass das neu entwickelte Gebiet 2040 immer noch zu 30% mit MIV erschlossen wird (heute 37%), obwohl es über eine hervorragende Erschliessung durch ÖV, Velo und Fusswege verfügen wird. Für die Varianten der Gruppe 5 muss die Offenlegung der Kosten- und Nutzengründe nachgeholt werden.

Wie geht es weiter?

Im Verlauf der dieses Jahr anstehenden **Testplanung** für das Areal muss die gewünschte Dichte genau untersucht und der entstehende Verkehr möglichst umweltverträglich gelöst werden. Durch die Anpassung des Verkehrskonzeptes kann der Anteil Langsamverkehr erhöht werden. **Das Ziel ist ein neuer, grüner Stadtteil mit möglichst wenig Autofahrten und hoher Lebens- und Arbeitsqualität ohne direkte Anbindung an die ZEL.** Nur so wird diese Entwicklung zukunftsfähig und können die Klimaziele erreicht werden.

15.05.2023 / Oliver Brunner