



Einschreiben

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Windisch, 15. Januar 2020

Ihr Kontakt: Roland Schneider  
E-Mail: roland.schneider@windisch.ch  
Telefon: +4156 460 09 60

## **Stellungnahme Anpassung des Richtplans:**

### **Festsetzung „regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040“**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Attiger

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Anpassung des Richtplans „Festsetzung rGVK OASE 2040“ Stellung zu nehmen, um die Interessen der Gemeinde Windisch zu wahren.

Die Gemeinde Windisch begrüsst die Absicht des Kantons, zukünftig in die Mobilität in der Region Brugg-Windisch zu investieren. Die gesamtheitliche und proaktive Herangehensweise im Rahmen eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts, insbesondere die Entlastung der Zentren im Zusammenspiel mit dem Modal-Shift, wird durch die Gemeinde Windisch befürwortet.

Es ist wichtig, dass durch die neue Strasseninfrastruktur aber auf keinen Fall zusätzlicher übergeordneter Verkehr aus dem Süddeutschen Raum angezogen wird. Der angestrebte Modal-Shift (keine absolute Erhöhung des MIV) ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Damit dieses erreicht wird, sind die Massnahmen und deren Finanzierung vollumfänglich zu sichern. Im gegenwärtigen politischen Diskurs stellt sich zudem die Frage der Klimaverträglichkeit der Massnahmen.

#### **I. Erwägungen**

##### **A. Handlungsfeld Bahn und Bus**

1. Ein Modal-Shift zu einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird begrüsst.
2. Die Gemeinde Windisch erachtet es als grundlegend, die Zuverlässigkeit der öffentlichen Busse durch Entlastungen des Strassennetzes vom MIV und durch Busbevorzugung zu steigern. So sollen gezielt die Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln robuster gestaltet werden.

## B. Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

### a) Grundsatz

1. Die Gemeinde Windisch unterstützt, dass für den Veloverkehr in den städtischen Räumen mehr Platz zur Verfügung stehen soll und mit der Velovorzugsroute eine neue Velonetzhierarchie geschaffen wird. Eine direkte, sicherere, vortrittsberechtigte und dadurch attraktive Veloinfrastruktur ist die Grundlage, um den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Bei der Routenwahl ist eine sorgfältige Interessenabwägung zwingend.

### b) Trasseewahl und Priorisierung

1. Die Veloverbindung von der Mühlemattstrasse (Velovorzugsroute) über den Reusssteg (ehem. Spinnerei Unterwindisch) nach Gebenstorf ist als Velo-Nebenroute im Veloverkehrsnetzplan eingezeichnet. Diese ist in den Augen der Gemeinde Windisch eine wichtige Nord-Südverbindung als Zubringer vom Reusstal ins Aaretal, weswegen eine Aufklassierung zur Hauptverbindung oder Vorzugsroute sinnvoll ist.
2. Die Velovorzugsroute entlang der Bahnlinie von Brugg nach Turgi verläuft im Siedlungsgebiet Sommerau (Wohnen und Gewerbe) auf einer bestehenden Erschliessungsstrasse. Die Vorzugsroute ist in diesem Gebiet im Rahmen der weiteren Projektphasen (Projektierung) eng mit den Bedürfnissen der Gemeinde abzustimmen.
3. In den vorliegenden Dokumenten endet die Velovorzugsroute beim Campus der FHNW. Mit einer Fortsetzung der Velovorzugsroute ins Eigenamt könnte viel zusätzlicher Verkehr auf das Fahrrad umgelagert werden.
4. Die Velounterführungen zwischen Brugg und Windisch sind ein wichtiges Element des Binnenverkehrs und tragen zu einer starken Entwicklung der Zentrumsachse Brugg-Windisch bei. Die Realisierung dieser Veloverbindungen soll vorgezogen und nicht abhängig von formellen Verzögerungen des rGVK OASE gemacht werden.

### c) Finanzierung

1. Gemäss dem vorliegenden rGVK sind Velo-Nebenverbindungen auf Gemeindestrassen in regionalen Sachplänen behördenverbindlich festzulegen und grundsätzlich durch die Gemeinden zu finanzieren. Um den geplanten Modal-Shift tatsächlich herbeizuführen, sind die Velo-Nebenverbindungen ebenfalls kantonal behördenverbindlich festzulegen und zu finanzieren.

## C. Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

### a) Grundsatz

1. Inhaltlich sieht die Gemeinde Windisch vor der Festsetzung im Richtplan noch Handlungsbedarf. Eine offene Hauptverkehrsachse mitten durch das zentrale Bahnhofsgelände mit zusätzlicher Umlagerung von Durchgangsverkehr aus dem Raum Baden (übergeordnetes Verkehrsmanagement) steht im Widerspruch zur proklamierten Siedlungsverträglichkeit.

### b) Zentrumsentlastung

1. Insbesondere betrifft die geplante Zentrumsentlastung die Gemeinde Windisch im Abschnitt Süd mit den drei Kernelementen Tunnelportal Süd, Betriebsanschluss Industrie sowie Anschluss Südwestumfahrung.
2. Die Linienführung und Konzeption der geplanten Zentrumsentlastung im Abschnitt Süd entspricht der Trassierung der NK118 (Nordumfahrung Windisch), welche ein Resultat des Entwicklungsrichtplans Vision Mitte aus dem Jahr 2006 ist und am 8. Mai 2007 im Richtplan festgesetzt wurde. Unter dem damals angenommenen Szenario der Zunahme der industriellen Nutzung im Gebiet der Brugg Kabel AG sollte der

Betriebsanschluss Industrie die anliegenden Quartiere vom LKW-Verkehr entlasten. In den vorliegenden Dokumenten zur Anhörung des rGVK OASE ist nicht ersichtlich, dass seither neue Varianten zur Trassierung im Abschnitt Süd geprüft wurden.

3. Die Rahmenbedingungen insbesondere im Abschnitt Süd der Zentrumsentlastung sind im Begriff sich zu verändern bzw. werden gegenwärtig konkretisiert. Am 7. November 2018 wurde in Windisch, bzw. am 22. November 2019 in Brugg die gesamtrevidierte Nutzungsplanung beschlossen. Im Zuge dieser Gesamtrevision wurde ein grosses Areal im Südosten des Bahnhofs Brugg von der Industriezone / Arbeitszone 2 zur Wohn- und Arbeitszone WA3 umgezont. Damit schneidet die vorliegend zur Festsetzung vorgesehene Zentrumsentlastung potenzielles Wohngebiet.
4. Das Projekt Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch befindet sich gegenwärtig in der Initialphase. Die Planung befasst sich mit einem Transformationsszenario unter dem Zukunftsbild der Reduktion der Industrie (Brugg Kabel AG, SBB) im Perimeter. Resultat der Planung ist u.a. ein Verkehrskonzept. Beim Perimeter handelt es sich um eines der letzten und grössten bahnhofsnahen Entwicklungs- bzw. Transformationsgebiete in einer Kernstadt im Kanton Aargau. Bereits in der frühen Phase der Gebietsentwicklungsplanung waren die folgenden Interessensgruppen involviert: Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, Brugg Immobilien AG, SBB Immobilien AG, SBB Infrastruktur, Abteilung Raumentwicklung, Abteilung Verkehr und Abteilung Tiefbau des Kanton Aargau.
5. Die grosse kantonale Beteiligung am Projekt Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch in einer frühen Phase, die Grösse des Perimeters sowie die zentrale Lage in Bahnhofsnähe lassen vermuten, dass diesem raumwirksamen Vorhaben ein grosses kantonales Interesse gilt. Eine Abstimmung der Planung Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch mit dem rGVK OASE auf Stufe Richtplan ist entsprechend stufengerecht.
6. Die im Rahmen des vorliegenden rGVK vorgeschlagene Zentrumsentlastung führt gemäss Massnahmenbericht im Abschnitt Süd zu einer hohen Luft- und Lärmbelastung sowie einem starken Eingriff in die Landschaft und das Ortsbild. Insbesondere im Anbetracht der Transformation zu Wohnnutzungen ist dieser offene Streckenabschnitt nicht siedlungsverträglich und führt zu einer Abwertung des zentralen Entwicklungsgebiets.
7. Die gemäss Art. 5 RPV zur Festsetzung erforderliche Abstimmung raumwirksamer kantonaler Interessen ist im Falle der Planung Stadtraumentwicklung Bahnhof Brugg Windisch noch nicht erfolgt. Entsprechend qualifiziert sich die Trassierung im Abschnitt Süd mit den Elementen Tunnelportal Süd, Betriebsanschluss Industrie sowie Anschluss SWU noch nicht zur Festsetzung im Richtplan.

c) Bestehendes Kantonsstrassennetz

1. Die geplanten Abtretungen der Kantonsstrassen (Aarauerstrasse K112, Verbindungsspanne K 401) an die Stadt Brugg erfolgen, sobald die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch in Betrieb geht. Diese Reihenfolge ist unbedingt einzuhalten, da sonst mit Mehrverkehr auf der Hauserstrasse zu rechnen ist.
2. Mit der siedlungsorientierten Aufwertung der Hauser- und Zürcherstrasse begrüsst die Gemeinde die Einführung von abschnittweisem Temporegime 30.

D. Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

1. Die Aussagen in den zur Mitwirkung aufgelegten Dokumente sind für das Gebiet der Gemeinde Windisch widersprüchlich. Einerseits wird im Massnahmenbericht Brugg-Windisch argumentiert, dass im Zentrum von Brugg-Windisch mit der starken Verkehrsbelastung „grosse stadträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt/Areal Kabelwerke“ entstehen. Andererseits ist genau im Gebiet Bahnhof, Seite Windisch, ein Tunnelportal und im Areal Kabelwerke eine neue Kantonsstrasse mit einem DTW von rund 22'000 Fahrzeugen in offener Bauweise vorgesehen. Die im Anhörungsbericht festgestellte dadurch erhöhte Luft- und Lärmbelastung sowie der Eingriff in das Landschafts- und Ortsbild behindern eine qualitätsvolle Entwicklung des Stadt- und Freiraums im Gebiet Bahnhof und Areal Kabelwerke.

2. In den Gebieten Neumarkt und Bahnhof, Seite Brugg, wurde im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Berichts eine Potenzial- und Wirkungsanalyse zur Aufwertung des Stadtraums gemacht. Während die geplante Zentrumsentlastung offene verkehrsorientierte Situationen im Raum der mittleren Zentrumsentlastung korrigieren sollen (Stadtreparatur), werden im gleichen Konzept neue verkehrsorientierte Situationen im Gebiet der Brugg Kabel AG an zentraler Lage geschaffen.
3. Das Gebiet Bahnhof Seite Windisch und das Areal der Brugg Kabel AG weisen durch ihre Grösse und zentrale Lage ein hohes stadträumliches Potenzial auf. Dieses Potenzial gilt es im Rahmen des rGVK OASE zu berücksichtigen, indem das rGVK auf die Planung Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch abgestimmt wird. Die Festsetzungen zum Handlungsfeld Stadt- und Freiraum sollen in diesem Raum, entgegen dem Vorschlag im Anhörungsbericht, gleichzeitig mit der Festsetzung der Strasseninfrastruktur im Richtplan erfolgen.

E. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

1. In der Region Brugg-Windisch nehmen die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch die regionale Zentrumsfunktion gemeinsam wahr. Eine Adaption des Namens „badenmobil“ auf „bruggmobil“ wird dem nicht gerecht.

## II. Anträge

Die Gemeinde Windisch erwartet die aktive Berücksichtigung der in den Erwägungen genannten Punkte (vgl. I.). Konkret zu den zur Mitwirkung aufgelegten Dokumenten ergeben sich daraus die folgenden Anträge:

1. Die Veloverbindung von der Mühlemattstrasse (Velovorzugsroute) über den Reusssteg (ehem. Spinnerei Unterwindisch) nach Gebenstorf ist als Hauptverbindung oder Vorzugsroute in den Veloverkehrsnetzplan aufzunehmen (vgl. I./B./b./1.).
2. Eine Fortsetzung der Velovorzugsroute von Windisch ins Eigenamt ist unter Berücksichtigung der Siedlungsverträglichkeit zu prüfen (vgl. I./B./b./3.).
3. Um die geplante Erhöhung des Veloverkehrs durch ein lückenloses Veloroutennetz tatsächlich zu realisieren, sind die Velo-Nebenrouten ebenfalls auf kantonaler Stufe festzusetzen und durch den Kanton massgebend mitzufinanzieren. (vgl. I./B./c./1.).
4. Durch das übergeordnete Verkehrsmanagement soll nicht mehr Verkehr durch den Raum Brugg-Windisch geführt werden (vgl. I./C./a./1.).
5. Eine Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch darf nur realisiert werden, wenn die Realisierung der Zentrumsentlastung im Raum Baden gesichert ist (vgl. I./C./a./1.).
6. Für die Trassierung der Zentrumsentlastung im Abschnitt Süd soll ein Variantenstudium nachgeholt werden. Die Tunnelstrecke ist soweit wie möglich zu verlängern und der Anschluss an die SWU zu überarbeiten (vgl. I./C./b.).
7. Die Notwendigkeit des Betriebsanschluss Industrie und/oder dessen räumliche Position sind unter den aktualisierten Rahmenbedingungen zu prüfen (vgl. I./C./b.).
8. Zum jetzigen Zeitpunkt ist auf die Festsetzung der Strasseninfrastruktur im Abschnitt Süd zu verzichten. Die Zentrumsentlastung im Abschnitt Süd darf erst im Richtplan festgesetzt werden, wenn die Abstimmung mit der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Entwicklungskonzept) erfolgt ist (vgl. I./D.).
9. Für den Massnahmenbericht Stadt- und Freiraumplanung im Gebiet Windisch ist eine Bearbeitungstiefe analog zum Handlungsraum Baden zu wählen (vgl. I./D.).
10. Die Festsetzungen zum Handlungsfeld Stadt- und Freiraum sollen gleichzeitig mit der Strasseninfrastruktur im Richtplan eingetragen werden (vgl. I./D.).
11. Der Name „bruggmobil“ ist zu überarbeiten (vgl. I./E.).

Gerne sind wir bereit, allfällige Fragen im Zusammenhang mit der Stellungnahme zu beantworten und freuen uns auf eine konstruktive Planung.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Windisch



Heidi Ammon  
Gemeindepräsidentin



Marco Wächter  
Gemeindeschreiber I