

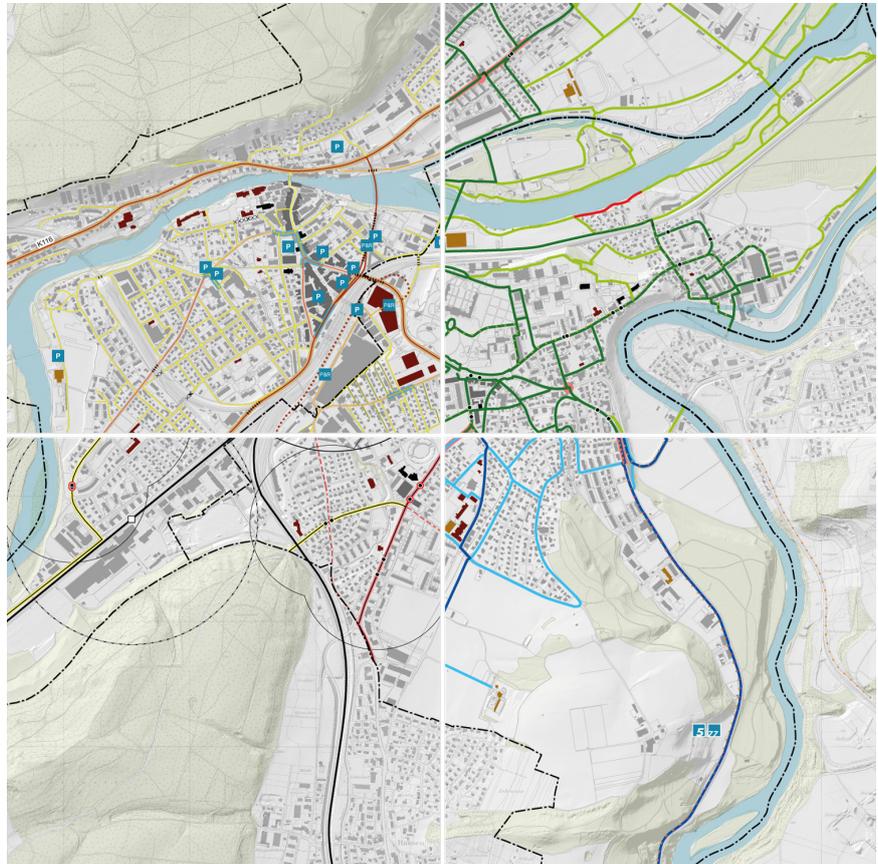
Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Massnahmen

RAUM BRUGG WINDISCH

Beschlossen durch den Stadtrat Brugg und
den Gemeinderat Windisch am 29. Mai 2017

Genehmigt durch das Departement Bau Verkehr
und Umwelt, Kanton Aargau am 13. November 2017



Bearbeitung

Denise Belloli	MSc in Geografie
Simon Vogt	dipl. Ing. ETH/SVI
Conrad Naef	MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Moritz Hiltbrand	BSc FHO in Raumplanung
Martin Bohrer	Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann
Maria Andreou	Administration

Bearbeitung: Projektleitung Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Stefan Zinniker	Bereichsleiter Tiefbau Brugg
Roman Zbinden	Bereichsleiter Tiefbau & Verkehr, Windisch, PL KGV Nov. 2015 bis Dez. 2016
Manuel Basler	Vertreter Windisch, Ingenieurbüro Steinmann, Brugg bis Dez.2015
Oliver Stoll	Bereichsleiter Tiefbau & Verkehr, Windisch, PL KGV ab Feb. 2017
Thomas Belloli	Verkehrsplaner im Auftrag der Stadt Brugg
Doris Hüsler	Verkehrskommission Windisch

Begleitung: Projektsteuerung

Daniel Moser	Co-Vorsitz, Stadtammann Brugg
Andrea Metzler	Vizeammann, Stadt Brugg
Armin Leupp	Leiter Planung und Bau Brugg, PL NuPla
Stefan Zinniker	Bereichsleiter Tiefbau, Brugg, PL KGV
Bernhard Barmet	Projektleiter Planung u. Umwelt Brugg, PL NLEK
Yvonne Brescianini	Stadtschreiber, Stadt Brugg
Rosi Magon	Co-Vorsitz, Vizepräsidentin Windisch
Heidi Ammon	Gemeindepräsidentin, Gemeinde Windisch
Roland Schneider	Leiter Planung und Bau Windisch, PL NuPla / PL NLEK
Roman Zbinden	Bereichsleiter Tiefbau & Verkehr, Windisch, PL KGV ab November 2015
Manuel Basler	Vertreter Windisch, Ingenieurbüro Steinmann, Brugg bis Dezember 2015
André Gigandet	Gemeindegemeinder, Gemeinde Windisch
Barbara Gloor	Metron AG, PL NuPla
Denise Belloli	Metron AG, PL KGV
Adeline Grass	Metron AG, PL NLEK bis März 2016
Stefanie Liebisch	Metron AG, PL NLEK ab April 2016

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2
 Postfach
 5201 Brugg
 T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Der KGV - ein Mobilitätskonzept	5
2	Gesamtprozess und Beteiligte	5
2.1	Gemeinsam Weichen stellen: vom RELB zu NuPla, NLEK und KGV	5
2.2	Entwurfsphase	6
2.3	Beratung durch die Begleitgruppen	6
3	Vorgehen und Methodik KGV Massnahmenteil	8
3.1	Das Verfahren	8
3.2	Ergebnisse der vorgezogen Mitwirkung mit der Begleitgruppe	8
3.3	Ergebnisse der vorläufigen Beurteilung des Kantons	9
3.4	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung	9
4	Rückblick: Analyse und Ziele in Kürze	10
4.1	Relevante Hauptziele der räumlichen Entwicklung	10
4.2	Handlungsfeld Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität	10
4.3	Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr, Strassen	11
4.4	Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr	12
4.5	Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr	13
5	Übersicht Massnahmen	14
6	Massnahmen	18
A	Betrieb und Gestaltung von Strassen	18
A.1	Verkehrsmanagement	18
A.2	Übergeordnete Strassenprojekte	20
A.3	Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung	23
A.4	Gestaltung Hauptachsen	24
A.4a	Aufwertung Zurzacherstrasse	27
A.5	Erschliessung Entwicklungsgebiete	29
A.5a	Erschliessung Im Winkel / Chapf	30
A.5b	Erschliessung Aegerte	31
A.6	Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg	33
A.7	Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch	35
A.8	Begegnungsorte	36
A.9	Erschliessung Klosterzelg	44
B	Parkierung (MIV)	48
B.1	Konzept öffentliche Parkierung	48
B.2	Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben	50
C	Mobilitätsmanagement	53
C.1	Mobilitätsmanagement (Vermarkten nachhaltiger Mobilität)	53
C.2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	55
D	Öffentlicher Verkehr	57
D.1	Ergänzungen Busnetz	57
D.2	ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Rütene	61
D.3	Attraktive und behindertengerechte Bushaltestellen	64
E	Fuss- und Veloverkehr	66
E.1	Fuss- und Velowegnetz	66
E.2	Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr	68
E.2a	Süssbachunterführung	71
E.2b	Campus Passage	72
E.2c	Fuss- und Velosteg Umiker Schachen	73

E.3	Veloparkierung Brugg	75
E.4	Veloparkierung Windisch	77
7	Controlling	78
7.1	Umsetzungskontrolle	78
7.2	Wirkungskontrolle	78
7.3	Austausch und Koordination	78
7.4	Austausch Kanton	79
8	Genehmigungsblatt Kanton	80
	Grundlagenverzeichnis	81
	Abkürzungen / Glossar	84
	Anhang	85
1.	Behindertengerechtigkeit Bushaltestellen	85
2.	Ausstattungs-elemente Bushaltestellen	86

1 Der KGV - ein Mobilitätskonzept

Der KGV ist ein verwaltungsanweisendes Planungsinstrument, in welchem die Ziele der Verkehrsentwicklung festgelegt werden. Dabei werden alle Aspekte der Mobilität einbezogen sowie die sachlichen und zeitlichen Priorisierungen für die Bewältigung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung festgelegt. Der KGV trägt als wesentliche Grundlage der Nutzungsplanung entscheidend zu einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei.

Der KGV ist behördenverbindlich; erst nachgelagerte Instrumente (Reglemente, BNO) schaffen eine Verbindlichkeit für Grundeigentümer. Das Instrument KGV ist im Kantonalen Baugesetz (BauG) definiert; die Anforderungen werden in der Bauverordnung (BauV) erläutert. Eine Wegleitung des Kantons liefert zudem Hinweise über Aufbau und Inhalt. Ein KGV besteht demnach aus folgenden Teilen:

- Planerischer Teil: Ziele und Handlungsfelder
- Operativer Teil: Massnahmen, Hinweise zur Umsetzung, Controlling

Die im KGV formulierten Massnahmen können sich bezüglich Tiefe und Planungsstand stark unterscheiden. Auf jeden Fall werden die im KGV formulierten Absichten erst durch Umsetzung von konkreten Projekten sichtbar und spürbar.

Für den RAUM BRUGG WINDISCH wurde von 2011 bis 2015 ein gemeinsames Räumliches Entwicklungsleitbild (RELB) erarbeitet. Das RELB beinhaltet Strategien zur räumlichen Entwicklung für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft. Dabei stellt die «Strategie Verkehr» den ersten Teil des KGV dar (planerischer Teil). Vorliegendes Dokument beinhaltet die Massnahmen und bildet den operativen Teil.

2 Gesamtprozess und Beteiligte

2.1 Gemeinsam Weichen stellen: vom RELB zu NuPla, NLEK und KGV

Nachdem in der ersten Phase der Ortsplanungsrevision das Räumliche Entwicklungsleitbild entstanden ist, werden in einer zweiten Phase auf Grundlage des RELB drei Planungsinstrumente erarbeitet: die Revision der Nutzungsplanung (NuPla), der Kommunale Gesamtplan Verkehr sowie das Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept (NLEK).

All diese Instrumente resultieren einerseits aus einer fundierten Planungsarbeit, andererseits aber auch aus einer sorgfältigen Prozessgestaltung, die Prozessführung und -steuerung, Partizipation und Kommunikation vereint. So entstand das RELB unter der Mitwirkung der 40-köpfigen Echogruppe. Ausserdem wurden die Inhalte in drei öffentlichen Foren mit je rund 120 Interessierten eingehend diskutiert. Anschliessend, im Herbst 2014, lag das RELB zur öffentlichen Vernehmlassung auf. Der Kanton Aargau hat in seiner Stellungnahme das RELB als Pionierleistung gewürdigt und den gewählten Prozess, in den die Bevölkerung bereits in einer frühen Phase aktiv einbezogen wurde, als wegweisend bezeichnet.

Während des ganzen Prozesses der Ortsplanung gewährleistet zudem eine klare und durchgängige Kommunikation, dass Ziele und Meilensteine in der Öffentlichkeit präsent sind.

2.2 Entwurfsphase

Vom April 2015 bis Januar 2016 erarbeiteten Projektsteuerung und Projektleitung die Entwürfe von NuPla, KGV und NLEK. Im neunmonatigen, intensiven Entwurfsprozess sind auch die relevanten Resultate verschiedener Vertiefungsprojekte eingeflossen: Hochhauskonzept, Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse und Aktualisierung der Landschaftsinventare. Ende Februar 2016 gaben die Exekutiven der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch die Planungen für die Behandlung in den Begleitgruppen frei.

2.3 Beratung durch die Begleitgruppen

Vom März bis Juni 2016 erfolgte die Beratung der Planungsentwürfe durch die breit aufgestellten Begleitgruppen. In der Begleitgruppe KGV nahmen Mitglieder der Einwohnerräte und Kommissionen beider Gemeinden Einsitz. Bei der Zusammensetzung wurde darauf geachtet, dass sowohl die Gemeinden als auch die Parteien angemessen vertreten sind:

Gremium:	Zusammensetzung	Funktion
Begleitgruppe KGV		
	Daniel Moser	Co-Vorsitz, Stadtmann Brugg
	Rosi Magon	Co-Vorsitz, Vizeammann Windisch
Mitglieder PkomV KGV, Brugg	David Hunziker	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Hanspeter Stalder	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Silvia Kistler	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Daniel Zulauf	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Walter Brander	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Konrad Zehnder	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Julia Geissmann	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Urs Häseli	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Herbert Künzi	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Christian Thomann	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Michel Indrizzi	Mitglied PkomV KGV, Brugg
	Thomas Belloli	Mitglied PkomV KGV, Brugg
Mitglieder Verkehrs-kommission, Windisch	Anton Burger	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Denis Downey	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Stefan Ehrismann	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Stefan Fehlmann	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Martin Gautschi	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Doris Hüsler	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Walter Tschudin	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Markus Zumsteg	Mitglied Verkehrskommission, Windisch
	Roman Zbinden	Bereichsleiter Tiefbau und Verkehr
Regionalpolizei	Patrik Lehmann	Regionalpolizei
Vertretung PL-KGV	Stefan Zinniker	Bereichsleiter Tiefbau, Brugg
	Denise Belloli	Metron AG
	Simon Vogt	Metron AG

Die Arbeit der Begleitgruppe begann im März mit einer gemeinsamen Informationsveranstaltung. In den folgenden drei Monaten berieten die Begleitgruppen die Entwürfe und stellten bei Bedarf Änderungsanträge zu Händen der Projektsteuerung. Projektleitung und Projektsteuerung werteten die Eingaben anschliessend aus und gaben die angepassten Entwürfe mit entsprechenden Empfehlungen an die Exekutiven beider Gemeinden weiter.

Gleichzeitig mit der Beratung in den Begleitgruppen erfolgte die Einreichung des KGV an den Kanton für die vorläufige Beurteilung. Mit den Rückmeldungen des Kantons wurde analog der Rückmeldungen der Begleitgruppen verfahren: Die Anmerkungen wurden beraten und grossmehrheitlich aufgenommen.

Im Herbst 2016 gaben die Exekutiven beider Gemeinden die Planungsinstrumente für die öffentliche Mitwirkung frei. Bis zum Jahresende 2016 hatten sowohl die Bevölkerung von Brugg und Windisch als auch die Nachbargemeinden und Brugg Regio die Möglichkeit, Eingaben zu machen. Gleichzeitig mit der öffentlichen Mitwirkung erfolgte die Vorprüfung der Nutzungsplanung durch den Kanton. Die beiden Exekutiven Brugg und Windisch sowie Projektleitung und Projektsteuerung haben die Eingaben anschliessend geprüft und die Vorlagen entsprechend bereinigt. Anschliessend wurden der behördenverbindliche KGV und das NLEK durch den Stadtrat Brugg und den Gemeinderat Windisch beschlossen. Jene Teile des KGV, die den Kanton betreffen, wurden diesem anschliessend zur Genehmigung eingereicht.

Im Mai 2017 wurden KGV und NLEK durch den Stadtrat Brugg und den Gemeinderat Windisch beschlossen. Nur die Nutzungsplanung wird voraussichtlich Ende 2017 / Anfang 2018 öffentlich aufgelegt. Im Herbst 2018 ist der Beschluss der Gesamtrevision Nutzungsplanung durch den Einwohnerrat Brugg und den Einwohnerrat Windisch vorgesehen. Anschliessend wird sie dem Kanton zur Genehmigung eingereicht.

3 Vorgehen und Methodik KGV Massnahmenteil

3.1 Das Verfahren

Der KGV wird als behördenverbindliches Planungsinstrument vom Gemeinderat / Stadtrat nach der öffentlichen Mitwirkung beschlossen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt den KGV, wobei sich die Genehmigung auf die relevanten Ziele beschränkt. Der Genehmigung geht eine vorläufige Beurteilung voraus, welche gleichzeitig mit der vorgezogenen Behandlung in den Begleitgruppen stattfindet.

Im KGV werden Themen behandelt, die direkten Einfluss auf die Festlegungen in der Bau- und Nutzungsordnung und im Zonenplan haben. Da die Revision der Nutzungsplanung parallel zur Erarbeitung des KGV erfolgt, wird die Koordination laufend vorgenommen.

Der KGV Teil «Massnahmen» wurde in folgenden Schritten erarbeitet:

Auswahl Massnahmen

- Massnahmenfächer
- Konkretisierungsgrad, Umsetzungshorizont

Ausformulierung Massnahmen

- Ausgangslage, Ziele
- Massnahmenbeschreibung
- Vorgehen / nächste Schritte
- Zuständigkeiten
- Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf
- Termine / Kosten

Controlling

- Zuständigkeiten und Vorgehen Umsetzungskontrolle
- Zuständigkeiten und Vorgehen Wirkungskontrolle

Mitwirkung und Abschluss

- Vorläufige Beurteilung Kanton
- Mitwirkung
- Beschlüsse und Genehmigung

Umsetzung von Massnahmen

Abbildung 1: Vorgehensschritte

3.2 Ergebnisse der vorgezogenen Mitwirkung mit der Begleitgruppe

Die drei Begleitgruppen haben die Nutzungsplanung (NuPla), den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) sowie das Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept (NLEK) vom März bis im Juni 2016 intensiv diskutiert. Dabei zeigte sich, dass die drei Planungsinstrumente weitgehende Zustimmung finden. Ergänzungen und Präzisierungswünsche der Begleitgruppen in Bezug auf den KGV betreffen insbesondere

- die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren von Brugg,
- die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und autoreduzierten Nutzungen,
- die Abstimmung mit übergeordneten Strassenprojekten
- die Gestaltung und Organisation der Hauptachsen und wichtiger Gemeindestrassen
- die Bearbeitungstiefe und Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr

3.3 Ergebnisse der vorläufigen Beurteilung des Kantons

Gleichzeitig zur Behandlung in der Begleitgruppe wurde der KGV dem Kanton zur vorläufigen Beurteilung eingereicht. Die Stellungnahme des Kantons umfasst einerseits zahlreiche Empfehlungen und Hinweise, andererseits aber auch Ergänzungen und Änderungen, welche in Hinblick auf die Genehmigung zwingend zu erfüllen sind. Zudem wird darin die Haltung des Kantons zu verschiedenen Absichten der Stadt und der Gemeinde festgehalten (z.B. Ausbau Busnetz). Die wichtigsten Punkte wurden zudem an einer Sitzung mit Kanton, Stadt und Gemeinde besprochen. Zwingend aufzunehmen sind:

- Abstimmung mit den laufenden Planungen in Bezug auf das übergeordnete Strassennetz (OASE), sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes in die Formulierung der Zielsetzungen
- Präzisierungen und Koordination bei der Erschliessung von Entwicklungsgebieten
- Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr 2013
- Vollständige Darstellung des Fusswegnetzes gemäss den kantonalen Vorgaben
- Weitere Vorgaben bezüglich Plangrafik und Planinhalte

3.4 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung wird detailliert in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert. Die wesentlichen Änderungen, die der KGV aufgrund der Mitwirkung erfahren hat, betreffen folgende Punkte:

- Ergänzung zwei zusätzlicher Begegnungsorte: Altenburg und Umiken
- Ergänzung / Präzisierung von Konfliktpunkten und Konfliktstrecken im Fuss- und Veloverkehr
- Ergänzung der Ziele im Bereich ÖV um das Ziel eines gemeindeübergreifenden Ortsbusses und den Aspekt der Taktverdichtung
- Zahlreiche Anpassungen und Präzisierungen von Formulierungen
- Aktualisierung des Teilplans ÖV hinsichtlich des neuen Fahrplans

4 Rückblick: Analyse und Ziele in Kürze

Die Analyse zur Thematik Mobilität und Verkehr im RAUM BRUGG WINDISCH wurde im Rahmen des Räumlichen Entwicklungsleitbilds (RELB) durchgeführt. Aufbauend auf der Analyse wurden die Ziele und Strategien pro Handlungsfeld festgelegt. Die im vorliegenden Dokument definierten Massnahmen bauen direkt auf der Analyse, den Zielen und den Strategien des RELB auf. Diese werden deshalb im Folgenden nochmals zusammengefasst.

4.1 Relevante Hauptziele der räumlichen Entwicklung

Der RAUM BRUGG WINDISCH verfolgt eine nachhaltige Gesamtentwicklung mit einer hohen Qualität der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsräume. Um dieses Ziel zu erreichen, gehen die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch die gemeinsame Stadtentwicklung aktiv an und streben nach einer starken, gemeinsamen Identität.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden konsequent aufeinander abgestimmt. Das zukunftsfähige und attraktive Verkehrssystem der kurzen Wege dient allen Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht die Erhöhung der Anteile von Fuss- und Veloverkehr. Es umfasst betrieblich optimierte Verkehrsnetze, gut gestaltete Strassenräume, ein effizientes und zweckmässiges ÖV-Angebot sowie ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz.

4.2 Handlungsfeld Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse

Mobilitätsmanagement

- Potenzial Fuss- und Veloverkehr: Im RAUM BRUGG WINDISCH liegen die meisten Zielorte in kurzer Distanz zueinander. Es besteht daher ein Potenzial, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs auf kurzen und mittleren Strecken (E-Bike) zu erhöhen.
- Die Ressourcen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden zunehmend knapper. Bei gleichem Platzbedarf können mit dem Öffentlichen Verkehr deutlich mehr Personen pro Stunde transportiert werden als mit dem Privatauto. Auch der Fuss- und Veloverkehr entpuppt sich unter diesem Aspekt für kurze Strecken als sehr effiziente Verkehrsform.

Parkierung

- Parkplatzangebot: Punktuell bestehen Engpässe oder Leerstände.
- Bewirtschaftung: Die öffentlichen Parkplätze sind grösstenteils bewirtschaftet.
- Erreichbarkeit: Die grossen Parkieranlagen sind alle relativ direkt von den wichtigen Zufahrtsachsen aus erreichbar. Beim Parkleitsystem besteht allerdings Optimierungsbedarf.
- Private Parkierung: Die Erstellung privater Parkplätze sowie die Höhe der Ersatzabgaben sind in Windisch und in Brugg zum Teil unterschiedlich geregelt. Es ist zudem nicht möglich, von der minimalen Parkplatzerstellungspflicht abzuweichen.

Ziele

- Der RAUM BRUGG WINDISCH ermöglicht und fördert ein umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten. Durch ein Verkehrssystem der kurzen Wege wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert.
- Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs z.B. Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Verwaltung, Sensibilisierung der Bevölkerung mittels Kampagnen und Aktionen durch die Gemeinden. Berücksichtigung von Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Bauvorhaben.
- Der RAUM BRUGG WINDISCH besitzt ein einheitliches und zweckmässiges Parkierungskonzept, in dem Parkraumangebot und -bewirtschaftung als Lenkungsmassnahmen verwendet werden.
- Einheitliche Vorschriften bezüglich der Parkplatzerstellungspflicht bei Um- und Neubauten.

Strategie

- Push and Pull: Begrenzende Massnahmen MIV wo nötig, gleichzeitig Alternativen (ÖV-, Fuss- und Veloverkehr) ausbauen, so dass die Erreichbarkeit gewährleistet wird
- Auf bestehenden Angeboten aufbauen
- Förderung effizienter Verkehrsmittel, um die Erreichbarkeit des RAUMS BRUGG WINDISCH mit den vorhandenen Ressourcen zu erhalten und punktuell zu verbessern
- Abstimmung des Angebots und der Bewirtschaftung über beide Gemeinden
- Gemeinsames Parkleitsystem
- Spielraum schaffen für autoreduzierte Nutzungen

Das Thema **umwelt- und sozialverträgliche Mobilität** betrifft grundsätzlich alle im KGV-Massnahmenteil formulierten Massnahmen. Die Themen **Mobilitätsmanagement und Parkierung** werden konkreter in den **Massnahmengruppen A und C** des KGV-Massnahmenteils behandelt.

4.3 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr, Strassen**Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse**

- Strassenraum ist nicht nur Verkehrsraum, sondern auch ein wichtiger Teil des öffentlichen Raums, den es qualitativ und attraktiv zu gestalten gilt.
- Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Innerhalb gewachsener Strukturen findet jedoch häufig eine Überlagerung von unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen statt.
- Z.T. hohe Verkehrsbelastungen auf Hauptachsen → Trennwirkung, hohe Lärm- und Luftbelastung.
- Wichtige Knoten gelangen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Leistungsgrenze. Die Folgen davon sind quartierfremder Verkehr in den Quartieren und Verspätungen im Busbetrieb.
- Mit dem Verkehrsmanagement soll der Verkehr im Siedlungsgebiet flüssiger und der öffentliche Verkehr stärker bevorzugt werden.
- Mit der Südwestumfahrung ist eine erste grössere Massnahme zur Entlastung des Siedlungsgebiets geplant.
- Neben der Südwestumfahrung bestehen weitere Ideen zur Umsetzung von Strassenprojekten (Nordumfahrung Windisch, OASE).

Ziele

- Der RAUM BRUGG WINDISCH zeichnet sich aus durch ein betrieblich optimiertes Verkehrsnetz und gut gestaltete, funktionsgerechte Strassenräume.
- Aufwertung und siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume im Siedlungsgebiet als Teil des öffentlichen Raums, Ausrichtung auf Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit von Einfallsachsen durch funktionale und gestalterische Optimierung
- Vermeiden von übermässigen Staus und quartierfremdem Verkehr
- Mit geeigneten flankierenden Massnahmen ist sicherzustellen, dass mit der Südwestumfahrung nicht die Gesamtkapazität des Strassennetzes erhöht, sondern der bestehende Verkehr siedlungsverträglicher gelenkt und abgewickelt wird.

Strategie

- Dimensionierung und Gestaltung der Strassen gemäss ihrer Funktion unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden
- Verträgliche Erschliessung von Entwicklungsgebieten, Abstimmung Siedlung und Verkehr auf jeder Planungsstufe
- Siedlungsorientierte Gestaltung und Funktion der Quartierstrassen
- Umsetzen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30 und Begegnungszonen
- Bei Bedarf punktuelle Veränderungen des Verkehrsregimes
- Festlegungen zur Gestaltung von Hauptachsen, Einbezug erste Bautiefe

- Verkehrsmanagement Region Brugg zum Schutz der Wohnquartiere sowie der Zentren vor den Auswirkungen des Verkehrs und zum Erhalt der Erreichbarkeit
- Aktive Begleitung der übergeordneten Strassenprojekte

Die Themen **Motorisierter Individualverkehr und Strassen** werden im KGV-Massnahmenteil in der **Massnahmengruppe A** behandelt.

4.4 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse

- Am Bahnhof Brugg gibt es ein gutes Bahnangebot mit attraktiven Verbindungen in die wichtigen überregionalen Zentren.
- Der Bahnhof Brugg ist der wichtigste Zielort der Region.
- Alle Buslinien haben eine wichtige Zubringerfunktion zum Zentrum.
- Die Buslinien sind grösstenteils auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren die meisten Buslinien im Halbstundentakt. Die Qualität der Buserschliessung nimmt in den Nebenverkehrszeiten aufgrund der Taktausdünnungen stark ab. Der Hauptteil der Quartiere liegt innerhalb der Güteklasse C oder D (mittelmässige bis geringe Erschliessung gemäss ARE 2010).
- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptstrassen können Anschlüsse an die Bahn heute nicht immer gewährleistet werden.
- Die Bushaltestellen sind heute zum grössten Teil nicht behindertengerecht ausgebaut. Das Behindertengleichstellungsgesetz fordert den behindertengerechten Ausbau der Haltestellen bis 2024.
- Punktuell fehlen wichtige Haltestelleninfrastrukturen.

Ziele

- Der RAUM BRUGG WINDISCH entwickelt ein effizientes und zweckmässiges ÖV-Angebot.
- Auf das Zielpublikum abgestimmte Feinerschliessung des Siedlungsgebiets
- Schnelle und direkte Verbindungen in die Zentren und an den Bahnhof Brugg durch den Bus
- Hohe Zuverlässigkeit und Anschlussicherheit im Busbetrieb
- Attraktive, komfortable und behindertengerechte Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs mit den entsprechenden Infrastrukturen (z.B. Witterungsschutz, Veloabstellplätze)

Strategie

- Stärkung des Bahnhofs Brugg mit den Buserminals Nord und Süd als Scharnierstelle des Regionalzentrums und Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs; gestalterische Aufwertung des Bahnhofareals und Anbindung an die Umgebung
- Der öffentliche Verkehr wird künftig durch Verkehrsmanagement-Massnahmen, betriebliche und bauliche Anpassungen (z.B. Busspuren, Fahrbahnhaltestellen, Busschleusen) bevorzugt. Für Massnahmen, die erst längerfristig umgesetzt werden können, sind die benötigten Flächen zu sichern.
- Etappierter Ausbau der Haltestellen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit
- Synergien nutzen (ordentliche Sanierungen, weitere Projekte)

Das Thema **Öffentlicher Verkehr** wird im KGV-Massnahmenteil in der **Massnahmengruppe D** behandelt.

4.5 Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse

- In Brugg und Windisch verlaufen verschiedene Fuss- und Wanderwege. Das Netz weist eine für die bestehende Struktur typische Maschenweite auf. Tendenziell ist das Wegnetz in den Stadt- und Ortszentren dichter als in den neueren Wohnquartieren. Trennend wirken die Bahngeleise und stark befahrene Hauptachsen sowie die Aare.
- Velofahrer werden zum Teil im Mischverkehr, zum Teil auch auf separaten Velowegen geführt. Für den Alltagsverkehr weisen die verkehrsberuhigten Quartierstrassen eine hohe Bedeutung auf und generieren ein dichtes Netz.
- An einzelnen Stellen besteht Bedarf zur Netzverdichtung oder Behebung von Schwachstellen.
- Brugg hat im Rahmen von verschiedenen Planungen Schwachstellen im Fusswegnetz mit zusätzlichem Fokus auf die Schulwege ermittelt. Die Schwachstellen wurden von der Projektkommission Verkehr priorisiert und in verschiedene Kategorien eingeteilt. Dabei zeigt sich, dass sehr viele Gefahrenstellen durch die Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen behoben resp. entschärft werden können.
- Windisch hat mit Schwerpunkt Schulwegsicherheit verschiedene Schwachstellen aufgenommen.
- In den Zentren stehen Veloabstellplätze zur Verfügung. Die Stadt Brugg verfügt über Planungen zur Ergänzung und Aufwertung der Abstellanlagen.

Ziele

- Der RAUM BRUGG WINDISCH baut sein Angebot für den Fuss- und Veloverkehr aus. Das Fuss- und Velowegnetz ist attraktiv, lückenlos und sicher.
- Durch die Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes in- und ausserhalb des Siedlungsgebiets durch Schliessung der Lücken und das Beheben von Sicherheitsdefiziten wird der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht.
- Reduktion der Trennwirkung von Bahnlinien und Strassen
- Schaffung neuer und Aufwertung bestehender Querungen für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Süsbachunterführung)
- Ausbau der Veloparkierung in Zentrumsgebieten, bei öffentlichen Anlagen und in Quartierzentren sowie an ÖV-Haltestellen (z.B. Velostationen)

Strategie

- Wunschnetz definieren, anschliessend bestehende Lücken und Schwachstellen beheben
- Berücksichtigen besonderer Bedürfnisse (z.B. Schüler, Senioren)
- Beheben der Schwachstellen, wobei Schlüsselstellen prioritär angegangen werden

Das Thema **Fuss- und Veloverkehr** wird im KGV-Massnahmenteil in der **Massnahmengruppe E** behandelt.

5 Übersicht Massnahmen

Die in Kapitel 4 zusammengefassten Erkenntnisse aus der Analyse sowie Ziele und Strategien werden im vorliegenden KGV-Massnahmenteil in konkretere Massnahmen übergeführt. Folgende Übersicht fasst die wichtigsten Eckpunkte pro Massnahme zusammen. Die Massnahmenblätter dazu befinden sich im nachfolgenden Kapitel 6.

Für jede Massnahme wird ein Zeithorizont für die Umsetzung angegeben. Sie gliedern sich in die folgenden drei Zeithorizonte:

- kurzfristig: 0 – 5 Jahre
- mittelfristig: 5 – 10 Jahre
- langfristig: > 10 Jahre

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der beteiligten Gemeinden berücksichtigt werden.

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Kosten	Betrifft	
				Brugg	Windisch
Massnahmengruppe A: Betrieb und Gestaltung von Strassen					
A.1	Verkehrsmanagement	Laufend, Umsetzungsziel: 2021	Kostenübersicht Kanton Aargau, 4. Mai 2015: – Total Kosten Verkehrsmanagement Horizont 2015 - 2021: ca. Fr. 39.2 Mio. – Anteil Stadt Brugg: ca. Fr. 3.6 Mio. – Anteile Gemeinde Windisch: ca. Fr. 2.2 Mio.	x	x
A.2	Übergeordnete Strassenprojekte	Laufend	Offen, hauptsächlich kantonale Projekte, voraussichtlich Beteiligung der Gemeinden an den Kosten (Kantonsstrassendekret)	x	x
A.3	Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung	Laufend	Dimensionierung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte	x	x
A.4	Gestaltung Hauptachsen	Kurz-/mittel-/langfristig	Offen, abhängig von Bearbeitungstiefe und Verteilschlüssel	x	x
A.4a	Aufwertung Zurzacherstrasse	Kurz-/mittelfristig	– Begleitung BGK abhängig von Perimeter und Verteilschlüssel Kanton / Stadt – Einführen überlagerte Zone im Rahmen NuPla	x	
A.5	Erschliessung Entwicklungsgebiete	– Kurzfristig (NuPla) – Laufend (vertiefende Studien)	– Erschliessungskonzepte im Rahmen der NuPla – Vertiefende Erschliessungsstudien müssen vom Grundeigentümer bezahlt werden, eine Beteiligung der Gemeinde ist möglich	x	x
A.5a	Erschliessung Im Winkel / Chapf	Kurz-/mittelfristig	– Erschliessungskonzepte im Rahmen der NuPla – Vertiefende Erschliessungsstudien müssen vom Grundeigentümer bezahlt werden, eine Beteiligung der Gemeinde ist möglich		x
A.5b	Erschliessung Aegerte	Mittelfristig	– Kapazitätsnachweis im Rahmen der Nutzungsplanung – Kosten für den Bau der «Neuen Aegertenstrasse» und Anpassungen am Knoten	x	

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Kosten	Betrifft	
				Brugg	Windisch
			sind noch offen		
A.6	Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg	Kurz-/mittelfristig	Offen, abhängig von Anzahl baulicher Anpassungen. Elementkosten: – Eingangstor: ca. Fr. 5'000 - 40'000 – Markierung Rechtsvortritt: ca. Fr. 500 - 1'000 – Engstelle Strasse: ca. Fr. 5'000 - 60'000	x	
A.7	Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch	Kurzfristig	– Erhebung Geschwindigkeit, Sicherheit und quartierfremder Verkehr: ca. Fr. 15'000 – Kosten zur Behebung der Defizite je nach Resultat der Erhebung		x
A.8	Begegnungsorte	Kurz-/mittelfristig	– Konzept und verkehrstechnisches Gutachten: ca. Fr. 5'000 - 25'000 pro Begegnungsort – Kosten Umsetzung sind stark vom Konzept abhängig	x	x
A.9	Erschliessung Klosterzelg	Kurz-/mittel-/langfristig	– Anpassungen Knoten: je ca. Fr. 5'000 - 25'000 – Engstelle Bachmattstrasse: Fr. 5'000 - 60'000	x	x

Massnahmengruppe B: Parkierung

B.1	Konzept öffentliche Parkierung	Mittelfristig	– Parkierungskonzept ca. Fr. 40'000.- – Umsetzung offen	x	x
B.2	Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben	Kurzfristig	– Vorgaben werden im Rahmen der NuPla festgelegt. – Anpassung der Reglemente ca. Fr. 15'000.-	x	x

Massnahmengruppe C: Mobilitätsmanagement

C.1	Mobilitätsmanagement	Mittelfristig	Brugg / Windisch – Klären der Zuständigkeiten und Abläufe: einmaliger Organisationsaufwand ca. Fr. 5'000.- – kleiner laufender Koordinationsaufwand ca. Fr. 2000.- / Jahr Brugg Regio: – Aufwand Funktion Ansprechperson: – Aufwand für Schulung: ca. Fr. 5'000.- im ersten Jahr, danach laufend ca. Fr. 1'000.- / Jahr – Wissen kann im Rahmen von laufenden Geschäften eingebracht werden. – Kosten zusätzliche Kampagnen / Events abhängig von Inhalt und Form	x	x
C.2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	Laufend	– Geringer Zusatzaufwand im Tagesgeschäft der Verwaltung möglich	x	x

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Kosten	Betrifft	
				Brugg	Windisch
Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr					
D.1	Ergänzungen Busnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Altenburg: mittelfristig – Übrige: langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> – Buskonzept ca. Fr. 15'000 - 40'000 – Betriebskosten abhängig vom umgesetzten Konzept, ca. Fr. 300'000 - 500'000 pro Jahr für eine Ortsbuslinie 	x	x
D.2	ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Rütene	<ul style="list-style-type: none"> – Kurzfristig (Planungen, Umsetzung verbesserte Zugänglichkeit) – Mittelfristig (Umsetzung Buserschliessung) – Langfristig (S-Bahnhaltestelle) 	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Zugänglichkeit: gering – Buserschliessung und Infrastruktur S-Bahnhaltestelle Brugg-West: hoch 	x	
D.3	Attraktive und behindertengerechte Bushaltestellen	Kurz-/mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Haltekanten: ca. Fr. 860'000 – Ausstattungselemente: ca. Fr. 870'000 	x	x

Massnahmengruppe E: Fuss- und Veloverkehr					
E.1	Fuss- und Velowegnetz	Kurz-/mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Instandhaltung: Im Rahmen des Sanierungsprogramms – Schliessen von Lücken und Beheben von Schwachstellen: Siehe Massnahme E.2 	x	x
E.2	Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr	Kurz-/mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Brugg: Kostenschätzungen für einzelne Projekte vorhanden (Siehe dazu auch die Massnahmenblätter E.2a, E.2b, E.2c) – Windisch: ca. Fr. 160'000.- (mittel- und langfristige Massnahmen sowie kurzfristige Massnahmen, die nicht im Rahmen von bestehenden Projekte ausgeführt werden können) 	x	x
E.2a	Süssbachunterführung	Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkosten: ca. Fr. 1.5 - 2.5 Mio. – Kostengutsprache durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation – Zuständigkeit liegt beim Kanton, Kostenteiler Kanton / Stadt Brugg gemäss Agglomerationsprogramm: 50% / 50% – Begleitung des Planungsprozesses führt zu gewissem Aufwand im Rahmen der Verwaltungstätigkeit 	x	
E.2b	Campus Passage	Langfristig (Der Ausbau der Campus Passage ist ein wichtiges Element des Fuss- und Velowegnetzes. Aufgrund der heutigen Situation ist ein Ausbau zurzeit nur schwer finanzierbar. Das Projekt wird aber so intensiv wie möglich vorangetrieben.)	<ul style="list-style-type: none"> – Kosten Unterführung: ca. Fr. 15 - 18 Mio. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligt sich der Bund mit Fr. 4.14 Mio. – Kostenteiler mit den übrigen Beteiligten noch offen (folgt) 	x	x

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Kosten	Betrifft	
				Brugg	Windisch
E.2c	Fuss- und Veloverbindung Umiker Schachen	<ul style="list-style-type: none"> – kurzfristig: Abstimmung mit Kanton – mittelfristig: Erstellen Fussgänger Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> – ca. Fr. 1 Mio. – Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation wird eine Kostenbeteiligung des Bundes beantragt. 	x	
E.3	Veloparkierung Brugg	Kurzfristig	Gedeckte Veloabstellplätze: ca. Fr. 2'400 pro Stellplatz	x	
E.4	Veloparkierung Windisch	Kurzfristig	Gedeckte Veloabstellplätze: ca. Fr. 2'400 pro Stellplatz		x

6 Massnahmen

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.1 Verkehrsmanagement

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Mit dem Verkehrsmanagement Brugg Regio soll der Verkehr im Siedlungsgebiet verflüssigt werden. Die Umsetzung erfolgt durch den Kanton Aargau. Brugg und Windisch arbeiten aktiv an der Umsetzung der Verkehrsmanagement-Massnahmen mit und bringen die Bedürfnisse der Gemeinden in die Umsetzung ein.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Für den RAUM BRUGG WINDISCH und die umliegenden Gemeinden wurde im Jahr 2010 ein Verkehrsmanagement-System entwickelt, das die folgenden Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handlungs- und Entwicklungsspielräume im RAUM BRUGG WINDISCH sollen erhalten bleiben. – Die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Siedlungsgebiet sollen reduziert werden, insbesondere sind Stausituationen weitgehend zu vermeiden. Nicht vermeidbarer Stau soll ausserhalb des Siedlungsgebiets verlagert werden. – Mit der Verflüssigung des Strassenverkehrs sollen Beeinträchtigungen des Busverkehrs vermieden werden. – Schleich- und Ausweichverkehr soll vermieden werden. – Die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems soll optimiert werden. <p>Es wird davon ausgegangen, dass im Zentrumsbereich mit verschiedenen Massnahmen eine Leistungssteigerung von ca. 7% möglich ist. Diese Reserve soll der Erreichung der oben genannten Ziele dienen, das unkontrollierte Nachfliessen des Verkehrs von aussen soll mittels Steuerungen verhindert werden.</p> <p>Die Umsetzung der geplanten Massnahmen erfolgt schrittweise unter der Federführung des Kantons Aargau. Die betroffenen Gemeinden werden in den Umsetzungsprozess einbezogen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Entlastung des Siedlungsgebiets vom Verkehr – Siedlungsverträgliche Umsetzung des Verkehrsmanagements – Schneller und zuverlässiger Busverkehr – Abstimmung der kantonalen Massnahmen mit den kommunalen Projekten
Massnahmen	<p>Unter der Federführung des Kantons arbeiten Brugg und Windisch aktiv an der Umsetzung der Verkehrsmanagement-Massnahmen mit. Dies bedeutet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einbringen der Bedürfnisse der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> – Beachten der Auswirkungen des Verkehrs auf die Siedlung – gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsmanagement – Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum – Inhaltliche und terminliche Abstimmung der kantonalen Massnahmen mit kommunalen Projekten

Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Begleiten der Umsetzung des 1. Massnahmenpakets. – Aktive Begleitung der Umsetzung, Begehren beim Kanton melden
Zuständigkeiten	Kanton Aargau, BVU, Abteilungen Verkehr und Tiefbau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Nachbargemeinden (insb. Hausen)
Termine (Zeithorizont)	Laufend, Umsetzungsziel: 2021
Kosten (Investitionsaufwand)	<p>Kostenübersicht Kanton Aargau, 4. Mai 2015:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Total Kosten Verkehrsmanagement Horizont 2015 - 2021: ca. Fr. 39.2 Mio. – Anteil Stadt Brugg: ca. Fr. 3.6 Mio. – Anteile Gemeinde Windisch: ca. Fr. 2.2 Mio.
Wirkungskontrolle	Monitoring (Kanton)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.2 Übergeordnete Strassenprojekte – A.4 Gestaltung Hauptachsen – A.4a Aufwertung Zurzacherstrasse – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Synthesebericht Verkehrsmanagement Brugg Regio, 2010 – Verkehrsmanagement Brugg Regio, Kostenübersicht Kanton Aargau, 4. Mai 2015

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.2 Übergeordnete Strassenprojekte

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung Mit der Ostaargauer Strassenentwicklung, der Südwestumfahrung Brugg und der Nordumfahrung Windisch sind Strassenprojekte mit unterschiedlichen Verbindlichkeiten in Planung, welche einen Einfluss auf die Verkehrssituation im RAUM BRUGG WINDISCH haben. Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch begleiten die Projekte aktiv und bringen die kommunalen Interessen in die Planung ein.

Ausgangslage und Handlungsbedarf Im RAUM BRUGG WINDISCH sind verschiedene übergeordnete Strassenprojekte in Planung. Die Planungen sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Federführend bei der Umsetzung von Kantonsstrassenprojekten ist der Kanton. Auch aufgrund ihrer Beteiligung an den Kosten haben die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Planungen.

Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE)

Als Nachfolgeprojekt des Baldeggtunnels werden vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) neue Lösungen für die Grossregion Baden, Brugg und Unteres Aaretal erarbeitet, mit dem Ziel, die Agglomerationen Brugg und Baden vom Verkehr zu entlasten sowie das Untere Aaretal besser ans Nationalstrassennetz anzubinden.

Verkehrserhebungen und Analysen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass die Verkehrsbelastungen in den Agglomerationen zu einem grossen Teil regional verursacht werden und der Durchgangsverkehr im Vergleich zum hausgemachten Verkehr oft eine untergeordnete Bedeutung hat.

Neue Strassenbauprojekte sollen deshalb auch den örtlichen Verkehr aufnehmen können. Das Projekt OASE bezieht alle Verkehrsträger ein und zeigt neben Entlastungsvarianten für den MIV auch Lösungen für den Öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Im Raum Brugg stehen zwei Strasseninfrastruktur-Varianten als Alternativen im Vordergrund. Sie sollen in einem ersten Schritt als Zwischenergebnis ins Richtplanverfahren starten. Nach erfolgter räumlicher Abstimmung wird in einem zweiten Schritt nur eine Variante im Richtplan festgesetzt. Die alternativen Bestvarianten im Raum Brugg/Windisch sind

- Nordumfahrung Windisch tief mit Spange Aufeld, inkl. Stärkung Fuss- und Veloverkehr
- Südostumfahrung Windisch mit neuer Aarequerung, inkl. Stärkung Fuss- und Veloverkehr

Im Sommer 2016 wurden die Gemeinden und die Region mittels Fragebogen zur Vernehmlassung eingeladen. Grundsätzlich unterstützen Brugg und Windisch die Stossrichtung von OASE mit folgenden Ergänzungen / Einschränkungen:

- Das Konzept wird als zu MIV-lastig empfunden. Der Kommunikation bezüglich Langsamverkehr und ÖV wird zu wenig Beachtung geschenkt.
 - Die Bewertung der Varianten erscheint plausibel. Aus Sicht Brugg haben beide Bestvarianten trotzdem grosse und spürbare
-

Beeinträchtigungen bezüglich Landschaft, Naturwerte, Lebensräumen und Naherholungsgebiet zur Folge. Die Stadt Brugg hat zur Variante «Nordumfahrung» eine alternative Linienführung als Kompromiss aufgezeigt.

- Auch die Gemeinde Windisch favorisiert die Bestvariante «Nordumfahrung» mit dem Hinweis, die Aarequerung möglichst nach Osten zu verschieben.

Südwestumfahrung Brugg

Die Südwestumfahrung Brugg (Kantonsstrasse K 128) soll das Zentrum von BRUGG WINDISCH vom Durchgangsverkehr entlasten und den Wirtschaftsschwerpunkt BRUGG WINDISCH an das Nationalstrassennetz anbinden. Sie erstreckt sich vom Autobahnzubringer Hausen bis zur Aarauerstrasse in Brugg und umfasst auch die neue Querverbindungsstrasse K 401, die als Ersatz für die Unterwerkstrasse von der Südwestumfahrung zur Aarauerstrasse führt.

Die bestehende Habsburgstrasse (K 401) wird an die Gemeinde Windisch abgetreten. Die Brücke der Habsburgstrasse über das Bahntrasse wird für den MIV gesperrt. Sie bleibt für den ÖV, die Feuerwehr und den Fuss- und Veloverkehr geöffnet.

Die öffentliche Projektauflage fand vom 24. November bis 23. Dezember 2014 statt. Gegen das Projekt wurden Einwendungen erhoben. Aufgrund der eingegangenen Beschwerden kann ein möglicher Baustart zurzeit nicht festgelegt werden.

Nordumfahrung Windisch

Die Nordumfahrung Windisch soll eine Entlastung der Hauserstrasse und der Zürcherstrasse in Windisch ermöglichen. Da die Wirkung und die Zweckmässigkeit der Umfahrung stark von den Ergebnissen und Massnahmen des Projekts OASE abhängig sind, wird das Projekt zurzeit nicht vorangetrieben. Es ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragen.

Anbindung Arbeitszone an Südwestumfahrung

Die Arbeitszone auf Windischer Seite beim Bahnhof Brugg soll an die Südwestumfahrung angebunden werden. Die Anbindung wird auch angestrebt, falls die Nordumfahrung Windisch nicht realisiert wird.

Ziele

- Zentrumsräume stärken und vom Verkehr entlasten
- Berücksichtigung des Quell- und Ziel-Verkehrs Brugg-Windisch bei den übergeordneten Massnahmen
- Trennwirkung der übergeordneten Strassen reduzieren
- Erreichbarkeit gewährleisten
- Quartierfremden Verkehr vermeiden
- Förderung von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr als ergänzende Massnahmen zur OASE
- Geringe Verkehrsbelastung für die Quartiere

Massnahmen

- Aktive Begleitung der Projekte
 - Einbringen der kommunalen Interessen in die Planung
 - Inhaltliche und terminliche Koordination von kommunalen Projekten mit dem Kanton
 - Übernahme der Habsburgstrasse (K401) ins Gemeindestrassennetz
 - Sicherstellen einer Aufwertung der Habsburgstrasse bei der Sanie-
-

	<p>rung durch den Kanton</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nach Möglichkeit: Anpassung und Aufwertung der bestehenden Hauptachsen bei der Umsetzung neuer (Umfahrungs-) Strassen
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Koordination von kommunalen Projekten mit dem Bau der Südwestumfahrung Brugg – Abstimmung der Sanierung Habsburgstrasse
Zuständigkeiten	BVU, Kanton Aargau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Betroffene Gemeinden und Regionen (Unteres Aaretal, Hausen, Habsburg, Scherz)
Termine (Zeithorizont)	Laufend, gemäss Fortschritt der Projekte
Kosten (Investitionsaufwand)	– Offen, hauptsächlich kantonale Projekte, voraussichtlich Beteiligung der Gemeinden an den Kosten (Kantonsstrassendekret)
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Monitoring (Kanton) – Laufende Beobachtung der veränderten Verkehrsbelastungen, auch auf dem restlichen Netz, nach Umsetzung der neuen Infrastrukturen. Bei Bedarf sind geeignete Massnahmen zu treffen.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Verkehrsmanagement – A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung – A.4 Gestaltung Hauptachsen – A.5 Erschliessung Entwicklungsgebiete – D.2 ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Rütene – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Ostaargauer Strassenentwicklung OASE, Synthesebericht, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2015 – Grobkonzept OASE, Plakate, 2015 – Südwestumfahrung Brugg: Div. Projektunterlagen

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung

Brugg
Windisch

Kurzbeschrieb	Die Gemeindestrassen werden auf ihre Dimensionierung und Gestaltung überprüft und bei Sanierungsbedarf unter Berücksichtigung der VSS-Normen neu gestaltet und aufgewertet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch legen hohen Wert auf eine gute Strassenraumgestaltung. Der aktuelle Ausbaustand einzelner Strassen entspricht nicht dem gewünschten Zustand. Strassenbreiten, Fussgängerinfrastruktur, Knoten etc. von Strassen mit derselben Funktion unterscheiden sich teilweise stark. Die Strasseneinteilung bezieht sich auf den (geforderten) Ausbaustandard, nicht auf die Eigentumsverhältnisse.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung – Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen – Erhöhung Verkehrssicherheit – Vermeiden von übermässigem Rückstau in die Quartiere bei Einmündungen von Gemeindestrassen in Hauptverkehrsstrassen – Berücksichtigung der Bedürfnisse des Öffentlichen Verkehrs – Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (hindernisfreier Verkehrsraum)
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung des Strassentyps und der entsprechenden VSS-Normen bei Strassensanierungen und Neubauten. –
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Überprüfung Strassenraumgestaltung in Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten – Ausarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept bei Sanierungsbedarf, wo dies zweckmässig ist
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU, Abteilung Verkehr – Quartiervereine – Interessengemeinschaften
Termine (Zeithorizont)	Laufend
Kosten (Investitionsaufwand)	Dimensionierung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.5 Erschliessung Entwicklungsgebiete – A.6 Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg – A.7 Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	VSS-Normen

Betrieb und Gestaltung von Strassen

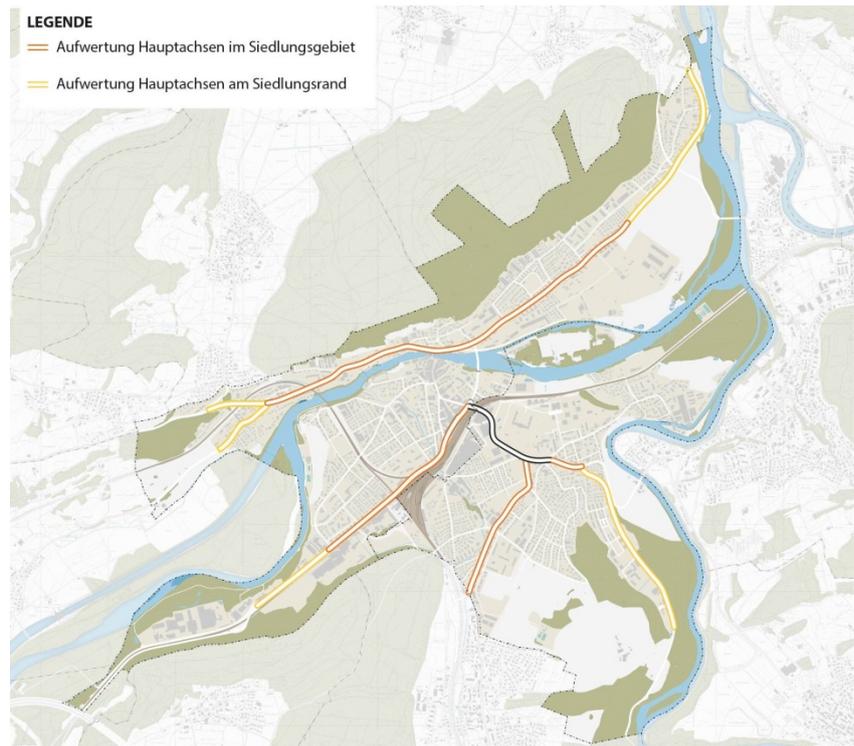
A.4 Gestaltung Hauptachsen

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Aktive Begleitung der Planungsprozesse bei der Umgestaltung und Aufwertung von kantonalen Hauptachsen. Einführung einer überlagerten Zone in der BNO zum Einbezug der ersten Bautiefe nach der allgemeinen Aufwertung.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Hauptachsen führen durch das Siedlungsgebiet und haben grundsätzlich die Funktionen «verbinden» und «durchleiten». Zugleich bilden sie wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und haben einen Bezug zu den angrenzenden Gebäuden und deren Vorzonen (erste Bautiefe). Die verschiedenen Anforderungen zur Nutzung der Hauptachsen werden teilweise ungenügend berücksichtigt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit – Schaffung eines guten Angebots für Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehr – Aufwertung Strassenraum – Verbesserung Verkehrsfluss
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung überlagerte Zone in BNO, Einbezug erste Bautiefe grundeigentümergebunden festgelegt – Erarbeiten von Entwicklungskonzepten – Aktive Begleitung des Planungsprozesses bei der Umgestaltungen von Hauptachsen durch den Kanton
Vorgehen, nächste Schritte	<p>Überlagerte Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einarbeitung in die Gesamtrevision Nutzungsplanung – Erarbeiten Entwicklungskonzepte <p>Aktive Begleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Begehren beim Kanton melden – Erarbeitung BGKs, aktive Begleitung (Einbringen Bedürfnisse Gemeinde und Koordination / Abstimmung mit angrenzenden Bauvorhaben) – Umsetzung
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungskonzepte: <ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – BGKs: Kanton Aargau, BVU
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Termine (Zeithorizont)	Kurz-/ mittel-/ langfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen, abhängig von Bearbeitungstiefe und Verteilschlüssel
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen, siehe Kapitel Controlling
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung

Erläuterungen, Verweise, Grundlagen

– Grundsätze RELB



Aarauerstrasse

- Rückstaus auf der Aarauerstrasse im Zusammenhang mit den Bahnquerungen und den Erschliessungen Gewerbegebiet Süd heute zum Teil problematisch
- Oberirdische Querung für Fussgänger zum Teil schwierig
- Mit dem Bau der Südwestumfahrung wird auch die Erschliessung für den MIV verbessert. Durch Abbiegespuren bei Bahnübergängen auf der Aarauerstrasse können Ausstellbereiche geschaffen und Rückstaus bei Barrierschliessungen minimiert werden.
- Berücksichtigung der Querungsbedürfnisse von Zufussgehenden
- Minimierung der Belastung der angrenzenden Siedlungsgebiete (Bodenacker)

Baslerstrasse

- Aufwertung der Seitenbereiche für den Fussverkehr und als Aufenthaltsbereiche, Trennwirkung reduzieren
- Einbezug der ersten Bautiefe; Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden
- Verbesserung der unbefriedigenden Veloführung
- Busbevorzugung, Gewährleisten eines fahrplanstabilen Betriebs

Zurzacherstrasse

- Einbezug der ersten Bautiefe; Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden, insbesondere zwischen Kasinoknoten und Langmattstrasse. Die Grundeigentümer werden dazu motiviert, zweckmässige Nutzungen zu realisieren.
- Betriebliche und gestalterische Massnahmen zur Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
- Verbesserung der Querbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr (Reduktion Trennwirkung)

-
- Längsbeziehung Fuss- und Veloverkehr

Mülligerstrasse

- Wichtige Verbindung zu Sport- und Freizeitanlagen, Naherholung
- Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr (Längs- und Querbeziehungen) im Siedlungsgebiet, Reduktion Geschwindigkeiten MIV auf Tempo 50 innerorts (bestehend Tempo 60) durch bauliche und betriebliche Massnahmen

Zürcherstrasse (zum Teil neu umgestaltet)

- Einbezug der ersten Bautiefe im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung
- Aufwertung der Seitenbereiche für den Fussverkehr und als Aufenthaltsbereiche; den Zufussgehenden soll ein sicheres und komfortables Queren ermöglicht werden (Reduktion Trennwirkung)
- Busbevorzugung, Gewährleisten eines fahrplanstabilen Betriebs

Hauserstrasse

- Busbevorzugung, Gewährleisten eines fahrplanstabilen Betriebs
 - Einbezug der ersten Bautiefe; Bebauung soll auf ihre Lage an einer Hauptstrasse reagieren und die Fassade zu dieser ausbilden
 - Aufwertung der Seitenbereiche als Aufenthaltsflächen, v.a. im Bereich Habsburg- / Chapfstrasse (Quartierzentrum)
 - Quer- und Längsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessern, Trennwirkung reduzieren, parallele Fuss- / Veloachse auf Erschliessungsstrassen aufwerten und gut signalisieren
 - Betriebliche und gestalterische Massnahmen zur Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
 - Die überlagerten Zonen sind im Bauzonenplan ersichtlich.
-

Betrieb und Gestaltung von Strassen

Brugg

A.4a Aufwertung Zurzacherstrasse

Kurzbeschrieb	Für die Zurzacherstrasse wird durch die Stadt eine Entwicklungsstudie ausgearbeitet. Die Erarbeitung wird durch den Kanton begleitet. Die Erkenntnisse der Studie sollen in ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Zurzacherstrasse einfließen. Die Stadt Brugg bringt ihre Bedürfnisse durch aktive Mitarbeit in die Erarbeitung und Umsetzung ein.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Zurzacherstrasse befindet sich mehrheitlich im Siedlungsgebiet. Mit der verkehrsorientierten Gestaltung nimmt sie wenig Bezug zur Umgebung. Eine Verzahnung mit den benachbarten Grundstücken und ihrer Vorzonen findet ungenügend statt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung präsentiert sich die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Der Busverkehr wird behindert und es kommt zu Verspätungen. Das Gebiet Aegerte südlich der Zurzacherstrasse ist derzeit nur ungenügend erschlossen. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung muss diese geklärt werden. 2015 wurde für die Zurzacherstrasse eine Entwicklungsstudie erarbeitet. Diese bildet die Grundlage für die weiteren Planungen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung des Raums entlang der Strasse als Aufenthalts- und Begegnungsort unter Einbezug der angrenzenden Grundstücke – Siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau – Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr (Quer- und Längsbeziehung) – Beseitigung der Engpässe, Veränderung der Stausituation – Busbevorzugung (Dosierstelle, Busschleuse, Busspur)
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Aktive Mitarbeit im Planungsprozesses zur Umgestaltung der Zurzacherstrasse durch den Kanton – Einbringen der Bedürfnisse der Stadt Brugg nach einem attraktiven Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden – Einführung einer überlagerten Zone in der BNO, Einbezug der ersten Bautiefe wird grundeigentümergebunden festgelegt
Vorgehen, nächste Schritte	<p>Aktive Begleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Begehren beim Kanton melden – Erarbeitung BGK, aktive Begleitung (Einbringung Bedürfnisse Gemeinde und Koordination / Abstimmung mit angrenzenden Bauvorhaben) – Vernehmlassung durch Kanton – Erarbeitung Bauprojekt und Ausführung <p>Überlagerte Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einarbeitung in die Gesamtrevision Nutzungsplanung
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – (Entwicklungsstudie) – Kanton Aargau, BVU (Betriebs- und Gestaltungskonzept)
Koordination (involvierte Stellen)	Stadt Brugg
Termine (Zeithorizont)	Kurz-/ mittelfristig

Kosten (Investitionsaufwand)	Begleitung BGK, abhängig von Perimeter und Verteilschlüssel Kanton / Stadt
Wirkungskontrolle	– Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung – A.4 Gestaltung Hauptachsen – A.5b Erschliessung Aegerte – D.1 Ergänzungen Busnetz (Busse verkehren künftig stadteinwärts auf der Sommerhalderstrasse) – D.1E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse (noch nicht abgeschlossen)

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.5 Erschliessung Entwicklungsgebiete

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Die Erschliessung von Entwicklungsgebieten wird unter Berücksichtigung bestimmter Grundsätze sorgfältig geplant und umgesetzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung werden neue Entwicklungsgebiete sowie Gebiete für die Verdichtung definiert. Das 2015 erstellte Hochauskonzept macht ebenfalls Aussagen zu möglichen Orten für sehr dichte Gebiete. Die Erschliessung dieser Gebiete muss aufgezeigt werden.</p> <p>Grössere zonenkonforme Bauvorhaben können grosse Einflüsse auf die Verkehrssituation haben. Die Erschliessung sollte in diesen Fällen vertieft studiert werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Zweckmässige Erschliessung der Entwicklungsgebiete – Einbezug aller Verkehrsarten (Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, MIV)
Massnahmen	<p>Die Erschliessung von einzuzonenden oder aufzuzonenden Gebieten ist im Rahmen der Nutzungsplanung aufzuzeigen. Folgende Grundsätze müssen dabei berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung wenn möglich über bestehende Infrastruktur – Bündelung der Erschliessungsachsen – Minimierung Beeinträchtigung anderer Nutzungen – Sicherstellung der Anschlüsse an das Fuss- und Velowegnetz und ÖV-Haltestellen <p>Für grössere zonenkonforme Bauvorhaben kann die Gemeinde / Stadt vertiefte Erschliessungsstudien oder Mobilitätskonzepte im Rahmen der Baueingabe verlangen. Dies ist in der BNO festzuschreiben.</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessungskonzepte für ein- und umzuzonende Gebiete als Teil des Planungsberichts der Nutzungsplanungsrevision erstellen. – Pflicht zu vertiefenden Erschliessungsstudien oder Mobilitätskonzepten in der BNO festzuschreiben
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	Kanton Aargau, BVU
Termine (Zeithorizont)	<ul style="list-style-type: none"> – Kurzfristig (Nutzungsplanung), – Laufend (vertiefende Erschliessungsstudien)
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessungskonzepte im Rahmen der NuPla – Vertiefende Erschliessungsstudien müssen vom Grundeigentümer bezahlt werden.
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Hochauskonzept RAUM BRUGG WINDISCH – Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse (noch nicht abgeschlossen)

Betrieb und Gestaltung von Strassen

Windisch

A.5a Erschliessung Im Winkel / Chapf

Kurzbeschrieb	Im Zug der Einzonung des Gebiets Im Winkel / Chapf wird die Erschliessung dieses Gebiets angedacht.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die wesentliche Siedlungserweiterung für den RAUM BRUGG WINDISCH ist im Gebiet Winkel / Chapf vorgesehen. Dabei soll das Gebiet dem Bedarf entsprechend etappiert erweitert und in höherer Dichte bebaut werden. Erste Priorität hat die Entwicklung des Gebiets bis zum Schützenweg; eine weitere Entwicklung ist mittel- bis langfristig zu prüfen. In einer ersten Abschätzung (nur Wohnen, Ausnützungsziffer 1.2) wird von 500 Einwohnern im ganzen Gebiet Winkel ausgegangen. Dabei wird das erzeugte Verkehrsaufkommen auf ca. 370 Fahrten pro Tag geschätzt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitätvolle Entwicklung mit zweckmässiger Erschliessung – Möglichst geringe Zusatzbelastung des Siedlungsgebiets
Massnahmen	<p>Erarbeitung eines Überbauungs- und Erschliessungskonzepts für das Gebiet Im Winkel / Chapf unter Berücksichtigung folgender Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Gebiet wird grundsätzlich von Süden über die Kestenbergstrasse erschlossen (Zufahrt neben Eurobus-Parkplatz). Ausnahme bildet der Gebietsstreifen zwischen Schützenweg und Eitenbergstrasse, der über die Eitenbergstrasse erschlossen werden kann. – Der Schützenweg bleibt als Fuss- und Veloweg bestehen. Eine Erschliessung über den Schützenweg wird ausgeschlossen. – Die Erschliessungsstrassen sollen als Stichstrassen konzipiert sein, damit Umfahrvverkehr von der Hauserstrasse vermieden werden kann. <p>Für die abschliessende Festlegung der Erschliessung muss ein Kapazitätsnachweis erbracht werden.</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Festlegung der vorgesehenen Nutzungen – Leistungsfähigkeitsberechnung der relevanten Knoten – Erschliessungskonzept für das Gebiet Im Winkel
Zuständigkeiten	Gemeinde Windisch
Koordination (involvierte Stellen)	Kanton
Termine (Zeithorizont)	Kurz- bis mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessungskonzepte im Rahmen der NuPla – Vertiefende Erschliessungsstudien werden vom Grundeigentümer bezahlt, eine Beteiligung der Gemeinde ist möglich.
Wirkungskontrolle	Keine spezifische Wirkungskontrolle
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Verkehrsmanagement – A.4 Gestaltung Hauptachsen – E.1 Fuss- und Velowegnetz – NLEK 5.2.3 Schaffung von gemeinschaftlichem Aussenraum Im Winkel
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	– Kapazitätsnachweis § 46 BauV, Empfehlungen, Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt, August 2011

Betrieb und Gestaltung von Strassen

Brugg

A.5b Erschliessung Aegerte

Kurzbeschrieb	Die Erschliessung des Gebiet Aegerte wird optimiert resp. neu organisiert. Damit werden attraktive Voraussetzungen für das Arbeiten (Gewerbe und Handwerk) und Wohnen geschaffen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Gebiet Aegerte weist die unterschiedlichsten Nutzungen und Zonierungen auf und bedarf einer Strukturierung und Neuordnung der Nutzungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts. Das Gebiet stellt aufgrund der grossen Baulandreserven ein hohes Potenzial für einen Entwicklungsschwerpunkt für Gewerbe- und Wohnnutzungen dar. Eine weitere Entwicklung des Gebiets ist erst möglich, nachdem die Erschliessung abschliessend geklärt und gesichert ist.</p> <p>Grundlage für die Erschliessung des Gebiets Aegerte bildet die Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse. In diesem Rahmen wurden verschiedene Varianten geprüft. Aus der Studie geht die Erschliessung des Gebiets über eine neue Strasse («Neue Aegertenstrasse») anstelle des bestehenden Fusswegs «Freiengutweg» als Bestvariante hervor. Der Anschluss an die Zurzacherstrasse erfolgt beim Knoten Langmatt- / Zurzacherstrasse.</p> <p>Die Erschliessung des Gebiets mit dem Öffentlichen Verkehr ist nicht Gegenstand der Entwicklungsstudie und noch nicht geklärt, dürfte sich jedoch als schwierig erweisen.</p> <p>Die Erschliessung des Gebiets Aegerte muss mit der Planung OASE koordiniert werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Klärung der Erschliessung Gebiet Aegerte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse, Hochwasserschutz, BLN Wasserschloss und militärischen Nutzungen – Strukturierung und Neuordnung der Nutzungen – Gute Erschliessung des Gebiets Aegerte – Zweckmässige ÖV-Erschliessung des Gebiets Aegerte
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Basierend auf dem Ansatz aus der Entwicklungsstudie wird die Erschliessung vertieft. Es wird ein detailliertes Konzept ausgearbeitet, das die Erschliessung abschliessend festlegt und den Kapazitätsnachweis erbringt. – Koordination mit dem Kanton bzgl. Betriebs- und Gestaltungskonzept Zurzacherstrasse und des Verkehrsmanagements im Hinblick auf den geplanten Anschluss an der Zurzacherstrasse. – Koordination mit angrenzender Liegenschaft (Müllermattstrasse 9) – Aufzeigen, wie das Gebiet Aegerte gut mit dem ÖV erschlossen werden kann
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Detaillierte Überprüfung der in der Entwicklungsstudie vorgeschlagenen Erschliessung – Vertiefte Ausarbeitung der Erschliessung (inkl. Umsetzungskonzept) – Koordination mit dem Kanton bzgl. Anschlussknoten «Neue Aegertenstrasse»
Zuständigkeiten	– Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau, BVU – VBS

Termine (Zeithorizont)	– Mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	– Kapazitätsnachweis im Rahmen der Nutzungsplanung – Kosten für den Bau der «Neuen Aegertenstrasse» und Anpassungen am Knoten sind noch offen
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenpezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.1 Verkehrsmanagement – A.2 Übergeordnete Strassenprojekte – A.4a Aufwertung Zurzacherstrasse – D.1 Ergänzungen Busnetz – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	– Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse – Auszug aus dem Verkehrsrichtplan, Teil MIV zur Erschliessung des Gebiets Aegerte:



- Pläne und Technischer Bericht der Erschliessungsvarianten Aegerte 1979 / 1980
- Provisorischer Vorprüfungsbericht zum Erschliessungsplan Aegerte des Kantons Aargau, Departement Raumentwicklung, 20. August 2004
- Erschliessungsplan mit Sondernutzungsvorschriften Aegerte, Mitwirkungs- und Auflageexemplar, Porta + Partner AG, Mai 2006

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.6 Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg

Brugg

Kurzbeschrieb	Die Stadt Brugg führt auf den meisten Gemeindestrassen Tempo 30 ein, prüft diese Einführung quartierweise unter Einschätzung der gegebenen Umstände. Gutachten zu den einzelnen Tempo 30 Zonen konkretisieren die Umsetzung. Als Grundlage dient das Grobkonzept (Beilage zum KGV).
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In der Stadt Brugg bestehen keine flächendeckenden Tempo 30 Zonen. Auf den Gemeindestrassen gilt Tempo 50. Entsprechende Geschwindigkeiten können gemessen werden. Mit der Einführung von Tempo 30 können einige der vorhandenen Sicherheitsdefizite behoben und ein wertvoller Beitrag zur Attraktivität der Wohnquartiere geleistet werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit – Quartierverträgliches Geschwindigkeitsniveau – Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum – Senkung der Lärm- und Luftbelastung – Verhindern von quartierfremdem Verkehr in den Quartieren
Massnahmen	<p>Quartierweise Einführung von Tempo 30 Zonen auf den meisten Gemeindestrassen, mit folgenden Ausnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Badstrasse – Schöneeggstrasse – Reinerstrasse – Ländistrasse / Aufeldstrasse – Fröhlichstrasse (Südteil Kreuzung Aarauerstrasse bis Alterszentrum) <p>Für die oben genannten Strassen wird Tempo 30 einzeln und im Zusammenhang mit bestehenden Sicherheitsdefiziten geprüft.</p> <p>Bei der Umsetzung von Tempo 30 sollen bauliche Massnahmen generell zurückhaltend eingesetzt werden.</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Informationsveranstaltung – Erstellung verkehrstechnischer Gutachten nach Art. 32 Abs. 4 SVG – Einreichung zu Stellungnahme beim Kanton – Ausschreibung und Ausführung von Signalisations- und Bauarbeiten
Zuständigkeiten	Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU, Abteilung Tiefbau – Quartiervereine – Interessensgemeinschaften
Termine (Zeithorizont)	– Kurz- bis mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Erstellung Tempo 30 Gutachten: Fr. 15'000 - 30'000 – Umsetzung (Elementkosten): <ul style="list-style-type: none"> – Eingangstor: ca. Fr. 5'000 - 40'000 – Markierung Rechtsvortritt: ca. Fr. 500 - 1'000 – Engstelle Strasse: ca. Fr. 5'000 - 60'000
Wirkungskontrolle	Geschwindigkeitsmessungen ein Jahr nach Umsetzung

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung– E.1 Fuss- und Velowegnetz– E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr– Lärmsanierung an Gemeindestrassen
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	Grobkonzept Tempo 30 Brugg, 7.9.2016

Betrieb und Gestaltung von Strassen

Windisch

A.7 Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Windisch setzt Massnahmen zur Vermeidung von quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) um.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Verschiedene Quartiere sind – unterschiedlich stark – von quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) belastet. Grund dafür dürften primär die Stausituationen auf dem übergeordneten Strassennetz sein. Der quartierfremde Verkehr wurde bisher nicht mittels Messungen und Erhebungen quantifiziert.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Vermeiden von quartierfremdem Verkehr – Erhöhen der Verkehrssicherheit
Massnahmen	An neuralgischen Stellen oder in Quartieren mit quartierfremden Verkehr werden der Handlungsbedarf quantifiziert (z.B. Nummernschilderhebungen) und betriebliche und / oder bauliche Massnahmen umgesetzt. Die Wirkung der Massnahmen wird mittels einer Nacherhebung gemessen.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Bestimmen der Quartiere mit Handlungsbedarf – Planen und Durchführen der Erhebungen – Definition und Umsetzung von betrieblichen und / oder baulichen Massnahmen, abhängig vom quantifizierten Handlungsbedarf und den Zielsetzungen – Controlling
Zuständigkeiten	– Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Quartiervereine – Interessensgemeinschaften
Termine (Zeithorizont)	– Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Erhebung quartierfremder Verkehr: ca. Fr. 15'000 (abhängig vom Perimeter und der Anzahl Erhebungstage) – Umsetzung Massnahmen: abhängig von der Art der Massnahme
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Nummernschilderhebung – Evtl. weitere Erhebungen (z.B. Befragungen)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.8 Begegnungsorte
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	

Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.8 Begegnungsorte

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Bereiche mit Quartierzentrumscharakter werden speziell gestaltet und mit einem entsprechenden Verkehrsregime organisiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Innerhalb des Siedlungsgebiets bestehen verschiedene Bereiche mit hohen Fussgängerfrequenzen und Quartierzentrumscharakter. Aus Sicht der Verkehrssicherheit und im Sinn einer hohen Aufenthaltsqualität besteht Aufwertungsbedarf.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit – Verträgliches Geschwindigkeitsniveau – Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – Senkung der Lärm- und Luftbelastung – Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden
Massnahmen	<p>Für folgende Situationen wird die Einführung von verkehrsberuhigten Begegnungsorten geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bereich Lindenplatz bis Laurstrasse – Fröhlichstrasse Brugg (Gesundheitszentrum) – Dorfstrasse Lauffohr – Sommerhaldenstrasse Brugg – Dorfstrasse Windisch – Dohlenzelgstrasse Windisch – Bahnhofplatz / Neumarkt – Zentrum Umiken – Quartierzentrum Altenburg <p>Weitere Situationen können hinzukommen. Die Umsetzung kann für die einzelnen Orte auf das Werterhaltungsprogramm abgestimmt werden.</p> <p>Bei der Prüfung von Massnahmen sind die übergeordneten Funktionen zu berücksichtigen (z.B. Öffentlicher Verkehr, Rückstau aufs Kantonsstrassennetz)</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Konzept Begegnungsorte (Gestaltung und Klärung Geschwindigkeitsregime) gemäss den Grundsätzen in vorliegendem Massnahmenblatt (siehe Erläuterungen, Verweise, Grundlagen) – Informationsveranstaltung <p>Bei Bedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erstellung eines Verkehrsgutachtens – Einreichung zur Stellungnahme beim Kanton – Ausschreibung und Ausführung Signalisations- und Bauarbeiten
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Quartiervereine – Interessengemeinschaften
Termine (Zeithorizont)	Kurz- bis mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Konzept und verkehrstechnisches Gutachten: ca. Fr. 5'000 - 25'000 pro Begegnungsort – Kosten Bauarbeiten sind stark vom Konzept abhängig
Wirkungskontrolle	Geschwindigkeitsmessungen ein Jahr nach Umsetzung

Abhängigkeit zu anderen
Massnahmen

– A.1 Verkehrsmanagement

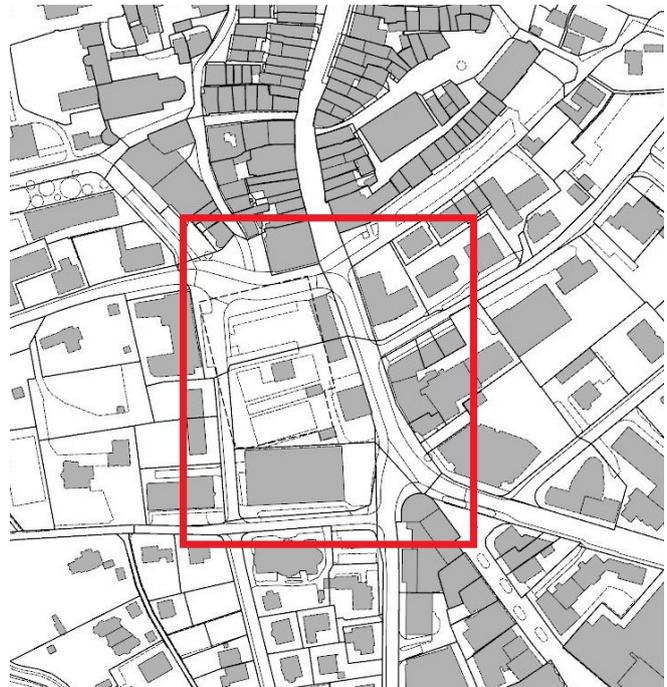
Erläuterungen, Verweise,
Grundlagen

Bei der Ausarbeitung der Konzepte sind auch die umliegenden Strassen in das Konzept einzubeziehen, dabei soll unter anderem Rückstau auf die Kantonsstrassen vermieden werden. Im Folgenden werden die erwähnten Situationen erläutert.

Lindenplatz - Laurstrasse Brugg

Der Lindenplatz und die Hauptstrasse dienen als Bindeglied zwischen dem Neumarkt und der Altstadt. Hohe Fussgängerfrequenzen führen über die Haupt- und Badenerstrasse, die eine starke Trennwirkung hat. Mit einer Neugestaltung soll der Komfort für Fussgänger gesteigert werden, bei gleichzeitigem Erhalt der Kapazität der Badenerstrasse.

Ein erstes Konzept wurde erstellt. Die Weiterbearbeitung kann sich auf dieses Projekt stützen. Zudem dient der Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt (ABN) als Grundlage.



Fröhlichstrasse Brugg (Gesundheitszentrum)

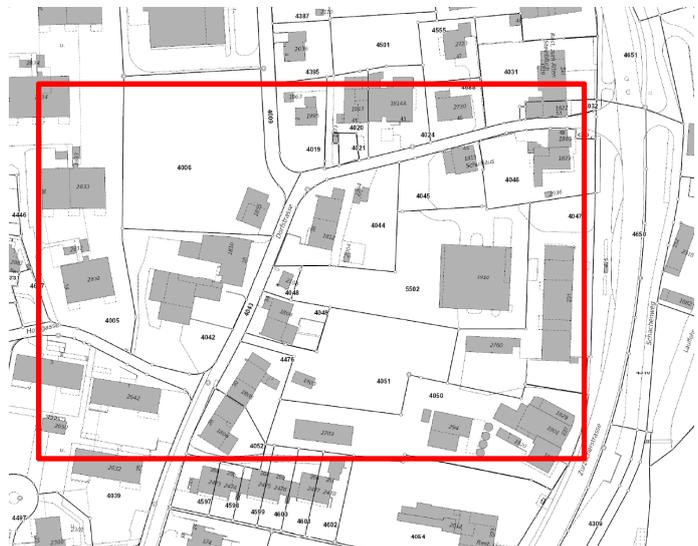
Das Gesundheitszentrum Brugg befindet sich an der Fröhlichstrasse; diese trennt die einzelnen Trakte des Zentrums. Mit der Erweiterung des Zentrums (AKKORD) entstehen zusätzlich 85 Alterswohnungen und ein Pflgetrakt mit 104 Betten. Dies wird massgebend zur Belebt-heit der Fröhlichstrasse und des Quartiers beitragen. Mit den entsprechenden Fussgängerfrequenzen und den speziellen Bedürfnissen der Anwohner wird eine angepasste Strassenraumgestaltung benötigt.



Dorfstrasse Lauffohr

Der historische Kern in Lauffohr wird durch die Dorfstrasse erschlossen, die eine Tempo 30 Zone ist. Der enge Strassenraum und die unübersichtlichen Stellen erfordern jedoch eine stärkere Verkehrsberuhigung. Die entsprechenden Massnahmen sollen auch die angestrebte Entwicklung des Dorfkerns Lauffohr zum Quartierzentrum unterstützen.

Es soll ein Konzept ausgearbeitet werden, das Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen und den angrenzenden Vorzonen sowie zur Verkehrsberuhigung enthält.



Sommerhaldenstrasse Brugg

An der Sommerhaldenstrasse befinden sich die Primarschule Au-Erle und die Realschule Langmatt. Es bestehen drei wichtige Ein- und Ausgänge. Zwei davon treffen direkt auf die Sommerhaldenstrasse, wo sich auch die Veloabstellanlagen befinden. Dies führt zu Konflikten mit dem Schulverkehr. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung des Schulvorplatzes an der Sommerhaldenstrasse soll ein Begegnungsort nach dem Prinzip der Koexistenz entstehen.

Auf Höhe des Hauptzugangs und der Veloabstellanlagen ist eine Platzgestaltung mit der Integration der Bushaltestelle zu prüfen. Zudem kann auf dem gesamten Abschnitt mit Einzelelementen eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Sommerhaldenstrasse von Bussen befahren wird.



Dorfstrasse Windisch

Das Unterdorf in Windisch wird durch die Dorfstrasse erschlossen, die Teil einer Tempo 30 Zone ist. Im historischen Kern entstehen mit den zentrumsbezogenen Nutzungen, der Bushaltestelle und der Nähe des Primarschulhauses Dorf hohe Fussgängerfrequenzen. Die Gestaltung des Strassenraums soll auf die Bedürfnisse der Gehenden ausgelegt werden und insbesondere bei den zentrumsbezogenen Nutzungen attraktive Aufenthaltsbereiche schaffen. Zudem soll der Knotenbereich Kirchfeld-/Dorfstrasse stärker verkehrsberuhigt werden.

Im Rahmen des Konzepts sind zwischen dem Restaurant Löwen und dem Volg sowie vor dem Restaurant Kurve Platzgestaltungen zu prüfen. Beim Knoten Kirchfeld-/Dorfstrasse können die prägenden Fassaden als Basis für die Strassenraumgestaltung dienen.



Bahnhofplatz / Neumarkt

Der Bereich Bahnhofplatz - Aarauerstrasse - Neumarkt bildet den Eingangsbereich in die Stadt Brugg und stellt das geografische und verkehrliche Scharnier zwischen Brugg und Windisch dar. In der heutigen Gestaltung ist der Raum für den Fussverkehr und als Aufenthaltsort unattraktiv. Die verkehrsorientierte Aarauerstrasse und der unübersichtliche Bushof tragen unter anderem dazu bei.

Im 2013 erstellten Masterplan Bahnhofplatz - Neumarkt wird aufgezeigt, wie eine Aufwertung dieses wichtigen Raumes aussehen kann. Im Bereich der Aarauerstrasse soll ein breiter Boulevard mit grosszügigen Fussgängerbereichen und oberirdischen Querungsmöglichkeiten entstehen. Der Bahnhofplatz soll umgestaltet und betrieblich optimiert werden. Somit sollen das kommerzielle Zentrum im Bereich des Neumarkts und der Bahnhofplatz besser verknüpft werden.

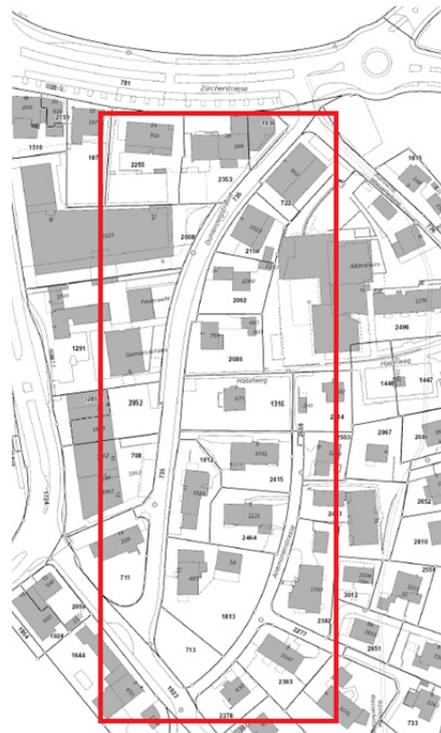
Im bestehenden Masterplan sind gute Ansätze für die Aufwertung dieses Raums aufgezeigt. Die Planungen sollen weiter vorangetrieben und umgesetzt werden.



Dohlenzelgstrasse Nord Windisch

An der oberen Dohlenzelgstrasse, zwischen Bergstrasse und Zürcherstrasse, befinden sich das administrative Zentrum der Gemeinde sowie weitere zentrumsbezogene Nutzungen. Die Dohlenzelgstrasse ist Teil einer Tempo 30 Zone. Die Durchfahrt von Süden nach Norden ist verboten, damit kein quartierfremder Verkehr entsteht. Die Dohlenzelgstrasse weist hohe Fussgängerfrequenzen auf und dient als Aufenthalts- und Begegnungsort. Ihr Potenzial soll stärker ausgenutzt werden und ihre Gestaltung ist auf die Bedürfnisse der Gehenden auszulegen. Damit soll der Zentrumsbereich als Begegnungsort weiter gestärkt werden.

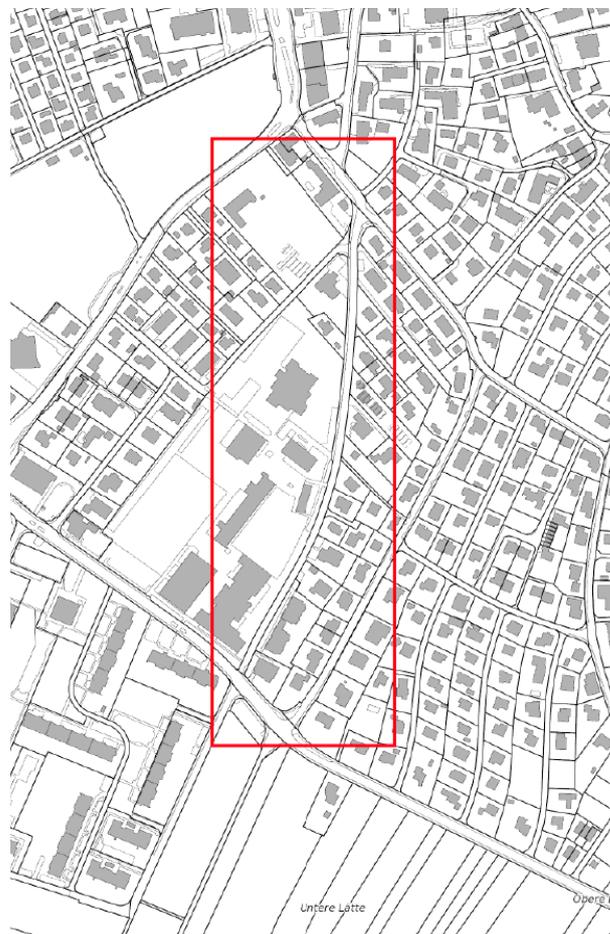
Bei der Ausarbeitung des Konzepts ist eine Platzgestaltung vor dem Gemeindehaus mit Einbezug des Strassenraums zu prüfen. Zudem kann der Strassenraum mit einzelnen Elementen aufgewertet und verkehrsberuhigt werden.



Dohlenzelgstrasse Süd Windisch

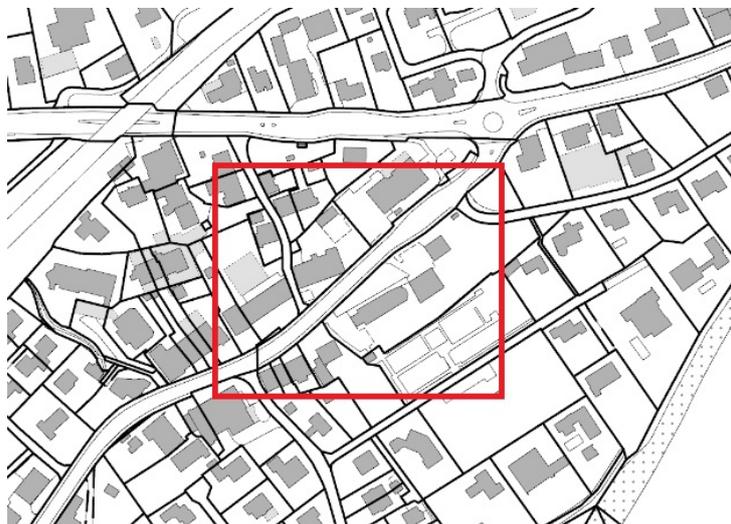
An der südlichen Dohlenzelgstrasse zwischen Chapfstrasse und Bergstrasse befinden sich die Schulhäuser Chapf und Dohlenzelg, die Bezirks- und die Musikschule, die Gemeindebibliothek sowie der Kindergarten Dohlenzelg. Der Schulverkehr auf der Dohlenzelgstrasse und der Chapfstrasse steht im Konflikt mit dem motorisierten Verkehr. Insbesondere der Knoten Dohlenzelg-/Chapfstrasse mit diversen Querungstellen, aber auch die Bergstrasse zwischen Dohlenzelgstrasse Nord und Süd sollen verkehrsberuhigt und als attraktive Begegnungsorte ausgestaltet werden.

Bei den Hauptzugängen zum Schulareal können die Vorbereiche unter Einbezug des Strassenraums flächig ausgestaltet werden. Zudem ist eine weitere Verkehrsberuhigung mit Einzelementen im Strassenraum zu prüfen.



Zentrum Umiken

Entlang der Villnachernstrasse befindet sich das Quartierzentrum des Ortsteils Umiken. Mit der Kirche und der Bushaltestelle sind verschiedene Nutzungen angeordnet. Auch die Pfarscheune wird für verschiedenste Veranstaltungen genutzt. Der Raum entlang der Villnachernstrasse soll als attraktives Quartierzentrum gestärkt werden.



Quartierzentrum Altenburg

Altenburg hat als Wohnquartier, durchzogen mit Landwirtschaftsflächen, einen dörflichen Charakter. Durch die Jugendherberge, das Römerkastell die Aare und das nahegelegene Freibad ist das Quartier für Fussgänger und verschiedene Freizeitnutzungen attraktiv. Der dörfliche Charakter und die Attraktivität soll durch eine fussgängerfreundliche Gestaltung des Strassenraums unterstützt werden.



Betrieb und Gestaltung von Strassen

A.9 Erschliessung Klosterzelg

Brugg
Windisch

Kurzbeschrieb	Die Erschliessung des Arbeitsgebiets Klosterzelg soll siedlungsverträglich organisiert werden. Dabei sind verschiedene Zeithorizonte zu berücksichtigen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Kabelwerke Brugg werden über den Campus erschlossen. Trotzdem bestehen im Quartier Klosterzelg Konflikte mit dem von den Kabelwerken erzeugten Verkehr, dies unter anderem aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Navigationssysteme leiten die LKWs auf kürzestem Weg durch das Quartier. – Zurzeit besteht keine Möglichkeit, bei den Kabelwerken zu wenden. Die LKWs fahren daher zum Teil über die Klosterzelgstrasse aus. – Die bestehenden Fahrbeschränkungen sind schwer durchzusetzen resp. werden teilweise missachtet. <p>Der quartierfremde Verkehr erzeugt Konflikte in Bezug auf die Verkehrssicherheit, Lärmimmissionen und die Aufenthaltsqualität.</p> <p>Relevant für die Verkehrsführung rund um die Kabelwerke ist der Entwicklungsrichtplan Vision Mitte. Dieser legt fest, dass die Erschliessung des Gebiets mittel- bis langfristig über eine neue Kantonsstrasse (Nordumfahrung Windisch) erschlossen werden soll. Bis dahin soll die Anbindung provisorisch direkt über den Campus erfolgen. Für die Kabelwerke ist die Zufahrtsroute ab Gebenstorf für den Schwerverkehr von grosser Bedeutung.</p> <p>Neben dem Entwicklungsrichtplan gibt es zahlreiche weitere Planungen und Überlegungen dazu, wie die oben beschriebenen Konflikte gelöst und das Verkehrsregime organisiert werden kann. Die Zeithorizonte dieser Planung unterscheiden sich stark. Zudem bestehen Abhängigkeiten zu übergeordneten Planungen (Umfahrungsprojekte, Verkehrsmanagement).</p> <p>Ein Fahrverbot für Lastwagen auf der Bachmattstrasse ist umgesetzt.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellen einer zweckmässigen und siedlungsverträglichen Erschliessung für das Arbeitsgebiet – Reduktion der Belastung für das Wohnquartier Klosterzelg – Gewährleistung des konfliktfreien ÖV-Betriebs – Attraktive und funktionierende Begegnungszone Fachhochschule mit hoher Aufenthaltsqualität und Sicherheit
Massnahmen	<p>Die Situation wird etappiert und abgestimmt auf die übergeordneten Planungen mit folgenden Massnahmen verbessert:</p> <p>Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Knoten Römer-/Bachmattstrasse, Verbesserung Schulwegsicherheit – Knoten Reutenen-/Habsburgstrasse: Massnahmen zur Verbesserung der Sichtdistanzen für Zufussgehende – Bachmattstrasse, verkehrssichere Engstelle (Begegnung LKW und LKW)

Massnahmen Erschliessung Industriegebiet (mittelfristig)

- Es werden verschiedene Stossrichtungen zum Erschliessungsregime der Kabelwerke geprüft (Skizzen unter Erläuterungen). Teilweise wurden diese auch schon in anderen Studien empfohlen (z.B. ERP Vision Mitte).
- Neben den skizzierten Stossrichtungen sind auch alternative Ansätze denkbar, bspw. ein Einbahnregime oder eine Sperrung der Durchfahrt auf der Reutenenstrasse.
- Es gilt eine Beurteilung der erläuterten Erschliessungsansätze durchzuführen und anschliessend die Bestvariante umzusetzen.
- Bereits bei der mittelfristigen Erschliessung gilt es die Perspektive für eine langfristige Lösung (Nordumfahrung Windisch) zu behalten. Entsprechend sind aufwärtskompatible Lösungen zu entwickeln.

Erschliessung langfristig

- Detaillierte Betrachtung und Beurteilung der langfristigen Variante «Erschliessung Industrie» ab Westast K128 der Südwestumfahrung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der OASE
- Bei Umsetzung: Anpassen des Verkehrsregimes Klosterzelg

Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ausarbeitung und Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen – Auslösen Variantenstudie mittelfristige Massnahmen – Konkretisieren der Variante «Erschliessung langfristig»
Zuständigkeiten	Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg – Kabelwerke Brugg – Kanton Aargau BVU – Quartierverein Klosterzelg-Reutenen
Termine (Zeithorizont)	– Kurz-/ mittel-/ langfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Knotensanierungen: ca. Fr. 5'000 - 25'000 – Engstelle: ca. Fr. 5'000 - 60'000 – Mittel- und langfristige Erschliessung: noch offen
Wirkungskontrolle	– Keine massnahmenspezifischen Kontrollen, siehe Kap. Controlling
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Verkehrsmanagement – A.2 Übergeordnete Strassenprojekte – A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung – C.1 Mobilitätsmanagement
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<p>Frühere und laufende Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltungsplan «FH Markthalle», Metron Raumentwicklung AG, 3. August 2009 – Gestaltungsplan «Baufeld D» (Tower), Metron Raumentwicklung AG, 20. Dezember 2010 – Erschliessung Industrie Windisch - Brugg Süd, Vorstudie, Situation 1:1'000 Strassenbau, Gerber und Partner Bauingenieure und Planer AG, März 2015 – Erschliessung Industrie Windisch - Brugg Süd, Vorstudie, Kostenschätzung Vorabzug und Technischer Bericht Vorabzug, Gerber und Partner Bauingenieure und Planer AG, Entwurf 11. November 2015 – Entwicklungsrichtplan VISIONMITTE, Stiftung VISIONMITTE, Ecoptima, 2006

Erläuterungen kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit

Knoten Bachmatt-/Römer-/Ringstrasse:

Die Römerstrasse bildet eine wichtige Schulwegverbindung Richtung Schulhaus Reutenen und Kindergarten Klosterzelg. In der Verlängerung der Römerstrasse führt einer der wenigen Fusswege über den Süssbach und wird deshalb stark frequentiert. Aufgrund der stärkeren Verkehrsbelastung auf der Bachmattstrasse entstehen Konflikte im Knotenbereich Römer-/Bachmattstrasse. Insbesondere für den Schulverkehr fehlt eine klare Querungssituation mit entsprechendem Trottoir.

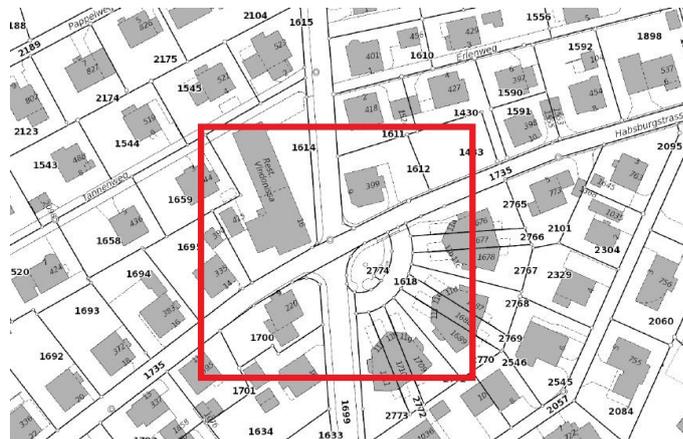
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll eine Knotengestaltung geprüft werden, welche auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs Rücksicht nimmt.



Knoten Habsburg-/Reutenenstrasse:

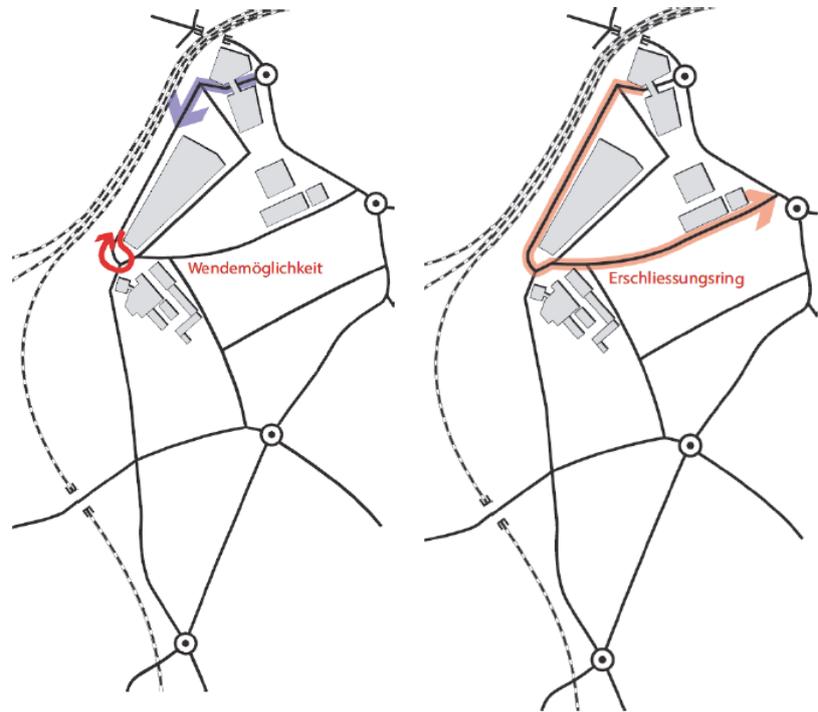
Die Habsburgstrasse wird als Kantonsstrasse Richtung Habsburg stark frequentiert. Mit der Inbetriebnahme der Südwestumfahrung wird sie abklassiert und für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Busse verkehren weiterhin auf der Habsburgstrasse. Die Reutenenstrasse als Gemeindestrasse dient unter anderem der Erschliessung der Kabelwerke. Mit der Bushaltestelle im Knotenbereich entstehen zusätzliche Fussgängerfrequenzen. Mit den fehlenden Trottoirs führt dies zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr. Zumal die Sichtweiten teilweise eingeschränkt sind.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll eine Knotengestaltung geprüft werden, welche auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs Rücksicht nimmt und die Haltestelle besser integriert.



Erläuterungen Massnahmen Erschliessung Industriegebiet

Die Variantenstudie sollte mindestens folgende Varianten beinhalten:



Variante «Wendemöglichkeit
Kabelwerke»

Variante «Erschliessungsring Kloster-
zelgstrasse»

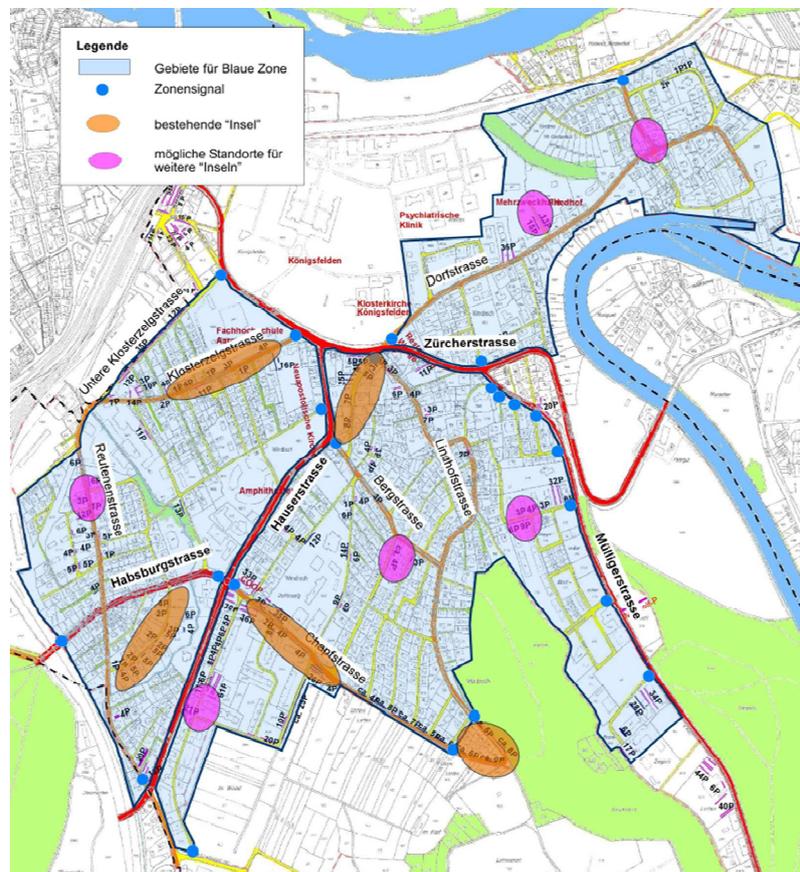
Parkierung (MIV)

B.1 Konzept öffentliche Parkierung

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen eines Parkierungskonzepts wird die Parkierung im öffentlichen Raum überprüft und bei Bedarf punktuell neu organisiert. Bestandteile des Konzepts sind folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lage und Anordnung – Parkplatzbewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen) – Parkleitsystem <p>Industrie, Gewerbe und Dienstleistungstreibende sowie weitere Betroffene werden in die Erarbeitung einbezogen.</p>
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch verfügen über Parkplatzreglemente resp. Parkierungskonzepte, welche das Parkieren auf öffentlichem Grund regeln. Die öffentlichen Parkplätze sind – mit einigen wenigen Ausnahmen – alle bewirtschaftet, entweder durch Gebührenerhebung und / oder durch eine zeitliche Beschränkung der Parkierdauer. Die Gemeinde Windisch verfügt in den meisten Quartieren über blaue Zonen. Punktuell kann die bestimmungsgemässe Benützung der Parkplätze durch den Abgleich der Regelungen in den beiden Gemeinden optimiert werden (z.B. im Bahnhofsbereich).</p> <p>Die grossen Parkierungsanlagen sind alle relativ direkt von den wichtigen Zufahrtsachsen aus erreichbar. Das Leitsystem resp. die Wegweisung ist nicht überall schlüssig und bedarf einer Aktualisierung. Dabei sollen sowohl öffentliche als auch öffentlich zugängliche private Parkierungsanlagen berücksichtigt werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Der RAUM BRUGG WINDISCH besitzt ein einheitliches und zweckmässiges Parkierungskonzept. – Die öffentlichen Parkplätze werden gemäss ihrer Bestimmung genutzt (Kunden im Zentrum, Pendler in Bahnhofsnähe, Dauerparkierer in dafür vorgesehenen Zonen). – Der Parkraum im Zentrum wird durch ein schlüssiges und klares Parkleitsystem optimal genutzt. – Suchverkehr wird vermieden. – Der gesteigerte Gemeingebrauch der Parkplätze im öffentlichen Raum wird abgegolten.
Massnahmen	<p>Für den RAUM BRUGG WINDISCH wird ein Parkierungskonzept für die öffentlichen Parkplätze erstellt. Dieses berücksichtigt die bereits vorhandenen Grundlagen und Konzepte und soll folgende Themen behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Analyse: bestehende Konflikte und Probleme, Handlungsbedarf – Ziele qualitativ und quantitativ unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele aus dem RELB – Massnahmen bezüglich Lage und Anordnung, Parkplatzbewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen) und Parkleitsystem in Zentrumslagen – Umsetzungsplan unter Berücksichtigung der vorhandenen Reglemente und Verordnungen – Festlegen Controlling (Messgrössen, Messintervalle, Berichterstattung)

	Betroffene Nutzergruppen sollen aktiv in die Erarbeitung einbezogen und regelmässig informiert werden.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Detaillierte Ausarbeitung Pflichtenheft durch die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch - Erarbeitung Parkierungskonzept
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau - Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	Betroffene (Wohnbevölkerung, Gewerbe etc.)
Termine (Zeithorizont)	Mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Parkierungskonzept ca. Fr. 40'000.- - Umsetzung offen, abhängig von Parkierungskonzept
Wirkungskontrolle	Zu definieren im Rahmen des Parkierungskonzepts
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	- B.2 Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Strassen- und Parkierungsreglement vom 5. Dezember 2006 - Parkierungskonzept Windisch, Schlussbericht, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2. Oktober 2007 - Parkierungskonzept Gemeinde Windisch, 2 Flyer - Gebührenreglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund vom 1. Oktober 2007 - Parkraumkonzept für publikumsintensive Nutzungen im Perimeter VISIONMITTE, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Gemeinden Brugg und Windisch, SNZ Ingenieure und Planer AG, 28. Januar 2010 - Blaue Zone in der Gemeinde Windisch:



Parkierung (MIV)

B.2 Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben

Brugg
Windisch

Kurzbeschrieb	Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch definieren in ihrer BNO und ergänzend zu den kantonalen Vorschriften Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht bei Um- und Neubauten. Die Vorgaben zu den Ersatzabgaben werden in einem Reglement festgehalten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Parkplatzerstellungspflicht Gemäss §43 der Bauverordnung (BauV) ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder aus der VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Die Gemeinde kann im Rahmen der BNO bestimmte Gebiete von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreien oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen.</p> <p>Ersatzabgaben Können die gemäss BauV resp. BNO der Gemeinden vorgeschriebenen Pflichtparkfelder nicht erstellt werden, muss der Grundeigentümer eine einmalige Ersatzabgabe bezahlen. Die Gemeinden legen die Höhe durch ein Reglement fest. Die Ersatzabgaben sind für die Erstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen oder für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs oder des nicht motorisierten Privatverkehrs zu verwenden, die den abgabepflichtigen Grundeigentümern dienen.</p> <p>Heutige Praxis Parkplatzerstellungspflicht In Brugg richtet sich die Parkplatzerstellungspflicht nach den «Richtlinien über die Berechnung der Anzahl Parkplätze» aus dem Jahr 2004. Diese bezieht sich auf die Berechnungsmethodik der VSS-Norm SN 640 290:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestimmung des Grenzbedarfs pro Nutzung anhand einer Tabelle (für Brugg leicht angepasst) - Reduktion des Grenzbedarfs aufgrund der ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklassen) - Weitere Reduktion in der Altstadt und im Kerngebiet. In der Altstadt müssen / dürfen gar keine Parkfelder erstellt werden. <p>Da die VSS-Norm SN 640 290 inzwischen durch die Norm SN 640 281 ersetzt wurde, ist diese Praxis anzupassen.</p> <p>In Windisch wird im Strassen- und Parkierungsreglement aus dem Jahr 2006 auf das Baugesetz verwiesen. Es werden keine weiteren Vorgaben gemacht.</p> <p>Heutige Praxis Ersatzabgaben pro Parkfeld</p> <p>Brugg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altstadtzone: Fr. 6'000.- - Kerngebiet: Fr. 6'000.- - Übriges Gebiet: Fr. 4'000.- <p>Windisch: Fr. 7'000.- gesamtes Gemeindegebiet</p>

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Übereinstimmung sowie Ergänzung und Konkretisierung der kantonalen Vorgaben – Berücksichtigen von <ul style="list-style-type: none"> – wichtigen öffentliche Interessen (z.B. Ortsbildschutz) – Überlastung Strassennetz – stark belasteten Gebiete, Umweltschutz (Lärm, Luft) – Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten und zentralen Einrichtungen – guter Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (Schaffung der Voraussetzung für autoarmes Wohnen), hoher Anteil Fuss- und Veloverkehr – Steuerung der Verkehrsmittelwahl
-------	--

Massnahmen Folgende Inhalte werden sinngemäss in die BNO aufgenommen:

Parkplatzerstellungspflicht

- Der Stadt-/Gemeinderat legt die Parkierung über das ganze Gemeindegebiet fest. Er berücksichtigt dabei die Lage im Siedlungsgebiet, die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Verkehrskapazität und den Schutz vor Auswirkungen des Verkehrs.
- Der Stadt-/Gemeinderat bewirtschaftet den Parkraum zur Entlastung von Wohnquartieren und Gewerbegebieten sowie zur Wahrung der Verkehrssicherheit auf den Strassen und zur Gewährung einer geordneten Parkierung.
- Die Berechnung der notwendigen Anzahl Parkfelder richtet sich nach den kantonalen Vorschriften und der VSS-Norm SN 640 281.
- Ist das vereinfachte Verfahren gemäss der VSS-Norm SN 640 281 anzuwenden, sind die Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281 zu ermitteln. Es gelten für alle Nutzungen folgende Werte:

Standorttyp	Parkfelderangebot in % der Richtwerte					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher / Kunden	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
A	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
B	70 %	100 %	30 %	50 %	20 %	70 %
C	70 %	100 %	70 %	70 %	50 %	70 %
D	70 %	100 %	70 %	100 %	50 %	70 %

- Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen kann der Stadt-/Gemeinderat vom Grundeigentümer ein Mobilitätskonzept verlangen. Darin ist aufzuzeigen, wie eine gute Anbindung an den ÖV sowie ein hoher Anteil am Fuss- und Veloverkehr gewährleistet werden können und das Parkfelder-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte reduziert werden kann.
- Es werden Rahmenbedingungen geschaffen, damit im Bedarfsfall auf privatem Grund eine Parkraumbewirtschaftung vorgeschrieben werden kann.

Autoarme und autofreie Nutzungen

- In den Zonen B und C ist für Bewohner und Beschäftigte eine Unterschreitung des Minimalbedarfs gemäss § 62 Abs. 4 BNO möglich.
- Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme und autofreie Nutzungen sind:
 - ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
 - ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zuhanden der Bewilligungsbehörde

	<ul style="list-style-type: none"> – die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch. – Stellt der Stadt-/Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtfelder-Angebot gemäss § 62 Abs. 4 BNO zu realisieren oder es sind die entsprechenden Ersatzabgaben zu leisten. <p>Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für Zweiradfahrzeuge sind an zweckmässigen Lagen genügend gedeckte Abstellplätze bereitzustellen. – Die Berechnung der notwendigen Anzahl Abstellplätze richtet sich nach den kantonalen Vorschriften und der VSS-Norm SN 640 065. <p>Zudem wird die Höhe der Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze harmonisiert. Es empfiehlt sich, die Höhe der Ersatzabgabe pro Standorttyp festzulegen.</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Präzisieren der Inhalte und Aufnahme in die BNO, entsprechend Aufhebung oder Änderung der bestehenden Reglemente – Festlegen der Höhe der Ersatzabgaben
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	
Termine (Zeithorizont)	Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Vorgaben werden im Rahmen der NuPla festgelegt – Anpassung der Reglemente ca. Fr. 15'000.- pro Gemeinde
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen, siehe Kapitel Controlling
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – B.1 Konzept öffentliche Parkierung – C.2 Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Parzellenscharfer Plan der Standorttypen befindet sich in der BNO – Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen (RFE der Gemeinde Windisch, Stand 1.1.2011 – Gebührenreglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Ersatzabgaben der Stadt Brugg, Stand 11.4.1997 – Bestehende und revidierte Bau- und Nutzungsordnung Brugg und Windisch – Kantonale Gesetze und Verordnungen (BauG, BauV)

Mobilitätsmanagement

C.1 Mobilitätsmanagement (Vermarkten nachhaltiger Mobilität) Brugg Windisch

Kurzbeschreibung	Brugg und Windisch koordinieren Mobilitätsmassnahmen gemeindeübergreifend und bieten – in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil – Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität an. Die Umsetzung erfolgt durch Brugg Regio. Dazu werden die bereits bestehenden Angebote ausgebaut und vorhandene Kontakte genutzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Unter dem Begriff Mobilitätsmanagement werden Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden zusammengefasst, welche das Zufussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, Car Sharing etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren (Quelle: www.aargaumobil.ch).</p> <p>Durch die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement kann der Anteil des Fuss- und Velo- sowie des Öffentlichen Verkehrs massgeblich erhöht werden. Um die Erreichbarkeit des RAUMS BRUGG WINDISCH mit den vorhandenen Ressourcen zu erhalten und punktuell zu verbessern, gilt es daher, Massnahmen in diesem Bereich umzusetzen. Als sehr wirkungsvoll hat sich die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen auf Ebene der Unternehmen bzw. der öffentlichen Verwaltung gezeigt.</p> <p>Zahlreiche Dienstleistungen, welche unter diese Kategorie fallen, werden bereits heute durch Brugg Regio angeboten (z.B. Slow-up, Tipps für Velo- und Wandertouren etc.). Sowohl auf kantonaler als auch auf nationaler Ebene bestehen bereits Fachstellen und Förderprogramme, die Beratungen und Unterstützung für die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen sowohl in der Gemeinde als auch in Unternehmen anbieten (z.B. aargaumobil, EnergieSchweiz für Gemeinden).</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Der RAUM BRUGG WINDISCH ermöglicht und fördert ein umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten. Durch ein Verkehrssystem der kurzen Wege wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert. – Unternehmen/Verwaltung und Bevölkerung werden mittels Kampagnen und Aktionen durch die Gemeinden sensibilisiert. – Die Angebote von bestehenden Fachstellen und Förderprogrammen werden optimal genutzt.
Massnahmen	<p>Brugg und Windisch koordinieren Mobilitätsmassnahmen gemeindeübergreifend und bieten – in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil – Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität an. Die Umsetzung erfolgt durch Brugg Regio. Dazu werden die bereits bestehenden Angebote ausgebaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsberatung für Unternehmen und Verwaltung: Brugg Regio nutzt die bestehenden Kontakte zu ortsansässigen Unternehmen und stellt bei Bedarf den Kontakt mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil her. – Durch Kampagnen, Events und regelmässige direkte und innovative Kommunikationskanäle wird das Bewusstsein für den Nutzen und die Notwendigkeit einer nachhaltigeren Mobilität geschaffen. Dazu werden die bestehenden Angebote ausgebaut.
Vorgehen, nächste Schritte	– Definition der Zuständigkeiten und verantwortlichen Stellen / Kon-

	<p>taktpersonen sowie der Abläufe und Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Information der zuständigen Personen über die bestehenden Angebote und Anlaufstellen – Laufende Koordination unter den involvierten Stellen
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Geschäftsstelle Brugg Regio (Kontaktaufnahme durch die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch)
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Aargaumobil – Industrie, Gewerbe und Dienstleistungstreibende
Termine (Zeithorizont)	Mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<p>Brugg / Windisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Klären der Zuständigkeiten und Abläufe: einmaliger Organisationsaufwand ca. Fr. 5'000.- – Kleiner laufender Koordinationsaufwand ca. Fr. 2000.- / Jahr <p>Brugg Regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwand Funktion Ansprechperson: <ul style="list-style-type: none"> – Aufwand für Schulung: ca. Fr. 5'000.- im ersten Jahr, danach laufend ca. Fr. 1'000.- / Jahr – Wissen kann im Rahmen von laufenden Geschäften eingebracht werden. – Kosten zusätzliche Kampagnen / Events abhängig von Inhalt und Form
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzung der angebotenen Dienstleistungen – Umsetzung von Massnahmen bei Unternehmen und in der Verwaltung – Teilnahme an durchgeführten Kampagnen, Events etc.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – C.2 Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen – E.1 Fuss- und Velowegnetz
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<p>Bestehende Fachstellen und Förderprogramme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – www.aargaumobil.ch – www.badenmobil.ch – www.mobilitätsmanagement.ch: Programm des Bundesamtes für Energie, welches die Gemeinden und Städte bei ihren Anstrengungen für mehr Energieeffizienz und erneuerbare Energien unterstützt. – www.mobilservice.ch: Plattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz

Mobilitätsmanagement

C.2 Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Mit der frühzeitigen Verankerung des Mobilitätsmanagements in Planungsprozessen können die Behörden der Gemeinden einen wichtigen Beitrag zur Erreichung verkehrsplanerischer und energetischer Ziele leisten. Mobilitätsmanagement wird durch folgende Massnahmen in Planungsprozessen verankert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Restriktive Vorgaben zur Anzahl Parkplätze in Studienaufträgen, Testplanungen, Gestaltungsplänen etc. – Vorgaben betreffend umzusetzende Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs in Studienaufträgen, Testplanungen, Gestaltungsplänen etc. <p>Das MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements» von EnergieSchweiz für Gemeinden zeigt die entsprechenden Möglichkeiten auf (Quelle: Flyer MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen)</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Der RAUM BRUGG WINDISCH ermöglicht und fördert ein umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten. Durch ein Verkehrssystem der kurzen Wege wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert. – Mobilitätsmanagement wird beim Um- oder Neubau grösserer Flächen bereits im Planungsprozess verankert.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – In Planungsprozessen von Arealen wird die Umsetzung von Mobilitätsmanagement frühzeitig thematisiert. – Die Stadt / Gemeinde macht, je nach Eignung des Areals und der Nutzung, Vorgaben zur Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen. Dies geschieht unter anderem im Rahmen von Studienaufträgen, Testplanungen, Gestaltungsplänen. – Als Leitfaden dienen die MIPA-Handbücher von EnergieSchweiz für Gemeinden.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ermitteln von anstehenden Planungen, bei welchen Mobilitätsmanagement thematisiert werden sollte – Danach laufende Bearbeitung während der Planungsprozesse
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Baubewilligungsbehörden Brugg und Windisch
Koordination (involvierte Stellen)	Kanton Aargau, aargaumobil
Termine (Zeithorizont)	Laufend
Kosten (Investitionsaufwand)	Geringer Zusatzaufwand im Tagesgeschäft der Verwaltung möglich
Wirkungskontrolle	Anzahl erfolgreich umgesetzter Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neu- und Umbauten
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.2 Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben

Erläuterungen, Verweise,
Grundlagen

- www.mobilitaetsmanagement.ch:
Programm des Bundesamtes für Energie, welches die Gemeinden und Städte bei ihren Anstrengungen für mehr Energieeffizienz und erneuerbare Energien unterstützt. Es bestehen mehrere hilfreiche Instrumente:
 - MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen: Handbücher, Checklisten und weitere Informationen
 - MIWO - Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen
 - www.wohnbau-mobilitaet.ch
Plattform autofrei / autoarm Wohnen des VCS mit Beispielen, nützlichen Hinweisen und Hintergrundinformationen zum Thema.
-

Öffentlicher Verkehr

D.1 Ergänzungen Busnetz

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	<p>Verschiedene Regionalbuslinien führen aus der Region ins Zentrum und erschliessen die Gebiete entlang der Hauptachsen. Zusätzlich gibt es zwei Ortsbuslinien, die teilweise die Quartiere erschliessen. Die Verbesserung der Quartiererschliessung durch weitere (Orts-) Buslinien soll geprüft werden.</p>
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Wichtigster Knotenpunkt für den ÖV im RAUM BRUGG WINDISCH ist der Bahnhof Brugg. Ergänzend dazu stellen verschiedene Buslinien die Erschliessung mit dem ÖV sicher.</p> <p>Die meisten Linien funktionieren als Regionalbuslinien, die eine Anbindung der umliegenden Ortschaften an das Zentrum des RAUMS BRUGG WINDISCH und an den Bahnhof Brugg gewährleisten. Hierbei steht eine direkte und schnelle Linienführung entlang der Hauptachsen im Vordergrund. Innerhalb des RAUMS BRUGG WINDISCH nehmen sie auch die Erschliessung des Gemeinde- bzw. Stadtgebiets wahr. Ergänzend dazu erschliessen Ortsbusse die Gebiete zwischen den regionalen Achsen. Im Gegensatz zu den Regionalbuslinien ist bei diesen eine gute Erschliessungswirkung wichtiger als eine direkte Linienführung.</p> <p>Einzelne Quartiere sind durch das Busnetz nur mässig oder gar nicht erschlossen. Dies betrifft insbesondere die Quartiere Chalch / Oberburg und (teilweise) Reutenen in Windisch sowie die Quartiere Altenburg und Rütene (separates Massnahmenblatt) in Brugg.</p> <p>Der Kanton beschreibt im Mehrjahresprogramm ÖV, dass das Busangebot grundsätzlich nachfrageorientiert ausgestaltet wird. Das Busangebot wird auf die Bahnanschlüsse ausgerichtet und wird bei Veränderungen entsprechend angepasst. Im RAUM BRUGG WINDISCH ist als grössere Veränderung im Bahnangebot einzig die Einführung der S25 (Wohlen - Brugg) im Jahr 2017 geplant. Des Weiteren sieht der Kanton Angebotsanpassungen im Raum Gebenstorf - Brugg / Turgi vor (z.B. Verlängerung der RVBW-Linie 1 an den Bahnhof Brugg).</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Optimale Erschliessung der Einwohner- und Arbeitsplätze durch den ÖV im RAUM BRUGG WINDISCH – Hohe Angebotsqualität und Zuverlässigkeit im Busbetrieb – Sinnvolle Ergänzung des Busnetzes – Dichter Takt des Busangebots innerhalb des RAUMS BRUGG WINDISCH – Direkte Linienführung ins Zentrum aus den umliegenden Gemeinden
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Durchführen einer Studie zur zweckmässigen Erschliessung des RAUMS BRUGG WINDISCH durch einen gemeindeübergreifenden Quartierbus (weitere Hinweise unter « Erläuterungen, Verweise, Grundlagen»). Dabei sollen Aufwand, Erschliessungswirkung und Fahrgastpotenziale berücksichtigt werden. Allenfalls kann ein Ortsbus zu einer Taktverdichtung innerhalb von BRUGG WINDISCH führen. – Erstellen eines Buskonzepts für die Quartiere, in denen dies als

	zweckmässig empfunden wird.
Vorgehen, nächste Schritte	– Abklären, ob eine der angedachten Ergänzungen im Busnetz zweckmässig ist (Studie)
Zuständigkeiten	– Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
	<p>Im Normalfall bestellt der Kanton die Leistungen im ÖV. Möchte eine Stadt / Gemeinde zusätzliche Leistungen anbieten, kann sie dies tun. Im Rahmen eines 3-jährigen Versuchsbetriebs kann sie bei einer Transportunternehmung als Besteller auftreten, muss die Leistungen jedoch selber finanzieren. Nach dem Versuchsbetrieb wird entschieden, ob und in welcher Form die Leistungen weitergeführt werden und ob der Kanton die Finanzierung übernimmt.</p> <p>Eine Anpassung an einer bestehenden Linie kann nur in Koordination mit dem Kanton bzw. unter der Federführung des Kantons vorgenommen werden.</p>
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau BVU, Abteilung Verkehr
Termine (Zeithorizont)	– Altenburg: mittelfristig – Übrige: langfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	– Zweckmässigkeitsprüfung und Konzept ca. Fr. 30'000. – Betriebskosten abhängig vom Konzept, ca. Fr. 300'000 - 500'000 pro Jahr für eine Ortsbuslinie (Abgeltungen).
	Der Kanton kann sich unter gewissen Bedingungen mit max. 25% an den Abgeltungskosten des Versuchsbetriebs beteiligen.
Wirkungskontrolle	Überprüfen von geeigneten Kennzahlen (Fahrgastzahlen, Kostendeckungsgrad)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Verkehrsmanagement – A.3 Strasseneinteilung, Dimensionierung und Gestaltung – A.5a Erschliessung Im Winkel / Chapf – A.5b Erschliessung Aegerte – A.6 Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg – A.7 Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch – D.2 ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Rütene – D.3 Attraktive und behindertengerechte Bushaltestellen
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<p>Grundlagen Kanton Aargau BVU: Neue Angebote im Öffentlichen Verkehr: Grundlagen, Anforderungen - Leitfaden für Gemeinden, Februar 2011.</p> <p>Erläuterungen Chalch / Oberburg Die Buslinien 364 nach Lupfig - Birr und 366 nach Habsburg - Scherz fahren auf der Hauserstrasse Richtung Süden und führen somit neben dem Chalch-/Oberburg-Quartier durch, ohne es jedoch zu durchqueren. Die Zugangswege zur nächsten Haltestelle (Kath. Kirche oder Gemeindehaus) betragen zwischen 400 und 800 m. Durch die Hanglage des Quartiers kommt noch ein Höhenunterschied hinzu, was sich negativ auf den Zugangsweg auswirkt.</p> <p>Bei der Linienführung der bestehenden Buslinien besteht wenig Anpassungsspielraum, da diese das Zentrum Windisch bedienen und, aufgrund ihrer Funktion als Regionallinie, eine möglichst direkte Lini-</p>

enführung ins Zentrum und zum Bahnhof verfolgen müssen.

Das Chalch-/Oberburg-Quartier besteht vor allem aus Einfamilienhäusern und weist entsprechend eine eher geringe Dichte auf, was für das Fahrgastpotenzial einer Buslinie nicht optimal ist. Bei der Führung einer Buslinie durch das Quartier (z.B. über die Lindhofstrasse), sind die eher engen Strassenquerschnitte zu berücksichtigen.

Aus Sicht des Kantons ist eine Linienführung im Chalch-/Oberburg-Quartier auszuschliessen.

Erläuterungen Reutenen / Südwestumfahrung

Möglicherweise stellen Entlastungs- oder Expresslinien aus dem Raum Birr - Lupfig in der Hauptverkehrszeit eine sinnvolle Ergänzung des Busnetzes dar. Die geplante Südwestumfahrung Brugg und die Anbindung des Arbeitsplatzgebiets könnten für diese Expresslinien allenfalls eine interessante Streckenführung darstellen. Somit könnte sich die Fahrzeit an den Bahnhof reduzieren lassen.

Das Reutenen-Quartier verfügt derzeit über keine Buserschliessung. Allenfalls könnte ein gemeindeübergreifender Ortsbus über die Reutenenstrasse geführt werden. Das Bedürfnis einer neuen Haltestelle im Quartier muss geklärt werden.

Erläuterungen Altenburg

Die ÖV-Anbindung des Altenburgquartiers erfolgt durch die Buslinie 368. Durch die Linienführung des Busses über die Schönegg- und Badstrasse ist Altenburg jedoch nicht optimal mit dem Bus erschlossen. Der Zugangsweg zur nächsten Haltestelle (Unterführung) beträgt ca. 500 - 700 Meter.

Eine denkbare Massnahme zur Erschliessung des Altenburg-Quartiers stellt eine Umleitung der bestehenden Buslinie dar. Dies führt zu einer Umwegfahrt von ca. 500 m und einer Verschlechterung der Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete an der Schöneggstrasse. Sie wäre jedoch ohne grössere Mehrkosten realisierbar.

In einem Versuchsbetrieb wurde die Linie 368 im Jahr 2009 über die Altenburger- und Habsburgerstrasse umgeleitet. Aufgrund des grösseren Potenzials im Einzugsgebiet der Haltestelle «Unterführung» entschied man sich, die bestehende Linienführung beizubehalten.

Erläuterungen Aegerte

Die Buslinien 374, 376 und 360 fahren nach Lauffohr. Die Buser-schliessung von Lauffohr erfolgt jedoch über die Sommerhaldenstrasse. Somit sind die Zugangswege aus dem neu einzuzonenden Arbeits- und Wohngebiet zu den bestehenden Haltestellen (Au, Sommerhal-denstrasse) relativ lang (600 - 800 m).

Eine zusätzliche Haltestelle der Linie 360 im Bereich der angedachten «Neuen Aegertenstrasse» könnte die Erschliessung verbessern, stellt jedoch bezgl. Zugangswege keine optimale Lösung dar. Alternativ kön-nen die Umleitung oder Neueinführung einer Buslinie angedacht wer-den. Diese dürften jedoch mit diversen Herausforderungen (betrieb-lich, wirtschaftlich) verbunden sein.

Eine Kombinationsmöglichkeit mit der Buser-schliessung der Sportan-lagen soll geprüft werden.

Öffentlicher Verkehr

D.2 ÖV-Erschliessung Gewerbegebiet Rütene

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung

Das ESP Gebiet Rütene ist für arbeitsintensive Nutzungen vorgesehen, was eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung erfordert. Kurzfristig sind Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltstellen (insbesondere zum Bahnhof Brugg) vorzusehen. Langfristig ist eine S-Bahnhaltestelle für Brugg-West angedacht. Bis zu diesem Zeitpunkt braucht es eine attraktive Buserschliessung, welche in einer Studie vertieft abzuklären ist.

Ausgangslage und Handlungsbedarf

ESP Rütene

Brugg West ist im kantonalen Richtplan als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt verankert. Die Arbeitszone Rütene, welche zwischen Bahnlinie und Wald liegt, ist im Räumlichen Entwicklungskonzept des RAUMS BRUGG WINDISCH als ESP für arbeitsintensive Nutzungen vorgesehen. Entsprechend bestehen hohe Anforderungen an die Erschliessung. Mit dem Bau der Südwestumfahrung und einem Arealanschluss wird das Gebiet für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs besteht noch Nachhohlbedarf.

ÖV-Erschliessungssituation

Das Areal liegt rund 1 km vom Bahnhof Brugg entfernt. Zwei Buslinien verlaufen am Rand der Arbeitszone Rütene:

- L 368 (Brugg - Wildschachen - Schinznach Bad): 30-Min.-Takt
- L 366 (Brugg - Scherz): 60-Min.-Takt, 30-Min.-Takt in HVZ

Bei beiden Buslinien fehlt eine Haltestelle im unmittelbaren Umfeld des Areals. Das nordwestliche Teilgebiet weist eine ÖV-Erschliessungsgüte C auf. Das südwestliche Teilgebiet ist nicht durch den ÖV erschlossen.

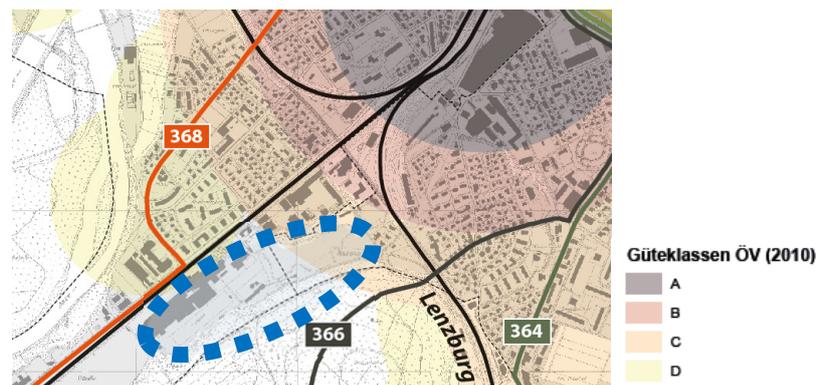


Abbildung 2: ÖV-Erschliessung Rütene
(Planausschnitt RELB)

Für eine zukünftige Entwicklung des Areals ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessungswirkung notwendig.

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der ÖV-Erschliessung des ESP Rütene – Ermöglichung einer Arealentwicklung – Beeinflussung der Ansiedlung künftiger Nutzungen (arbeitsplatzintensive Nutzungen) – Steuerung der Verkehrsmittelwahl
Massnahmen	<p>Im Sinne einer etappierten Verbesserung der ÖV-Erschliessung sind folgende Massnahmen vorzusehen:</p> <p>Verbesserung der Zugänglichkeit</p> <p>Kurzfristig sind Massnahmen zur Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz und somit als Zugang zu den bestehenden ÖV-Haltestellen (insbesondere Verbindung zum Bahnhof Brugg) vorzusehen. Dies beinhaltet unter anderem eine sichere und attraktive Fussverkehrsinfrastruktur zur Querung der Bahnanlage und der Aarauerstrasse. Ob die Querung niveaugleich oder niveaufrei erfolgen soll, ist im Zuge der weiteren Abklärungen festzulegen.</p> <p>Mittelfristig: Buserschliessung</p> <p>In einer ersten groben Prüfung zeigt sich, dass sich durch Anpassungen der bestehenden Buslinie keine sinnvolle Erschliessung des Gebietes realisieren lässt. Eine attraktive ÖV-Erschliessung bedingt einen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz. Denkbar wäre ein Shuttlebusbetrieb im 15-Min.-Takt zu Spitzenzeiten zwischen Bahnhof Brugg und dem ESP. Im Zusammenhang mit der Südwestumfahrung ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten der Linienführung. Das Busangebot und eine allfällige Mitfinanzierung durch die Investoren sind in einer Konzeptstudie vertieft zu untersuchen.</p> <p>Langfristig: S-Bahnhaltestelle Brugg-West</p> <p>Langfristig ist für das Quartier Brugg-West eine S-Bahnhaltestelle vorgesehen. Die S-Bahnhaltestelle ist in den planerischen Instrumenten zu sichern und in die Ausbauprogramme einzureichen. Dazu sind vertiefte Abklärungen bezüglich Machbarkeit und Zweckmässigkeit notwendig.</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ausarbeitung von Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit – Studie zu Buserschliessung Rütene – Vertiefte Untersuchung zur neuen S-Bahnhaltestelle Brugg West
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton AG BVU, Abteilung Verkehr – Busbetreiber – SBB
Termine (Zeithorizont)	<ul style="list-style-type: none"> – Kurzfristig (Planungen, Umsetzung verbesserte Zugänglichkeit) – Mittelfristig (Umsetzung Buserschliessung) – Langfristig (S-Bahnhaltestelle)
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Gering (Verbesserung Zugänglichkeit) bis hoch (Infrastruktur S-Bahnhaltestelle Brugg-West) – Die Finanzierung der S-Bahnhaltestelle dürfte erst langfristig geklärt werden. Sie ist nicht im Agglomerationsprogramm 3. Generation. Evtl. ist eine Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds möglich.
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Erschliessungsgüte

	– Fahrgastfrequenzen
	– Modal Split Gewerbegebiet
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– E.1 Fuss- und Velowegnetz
	– E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	

Öffentlicher Verkehr

D.3 Attraktive und behindertengerechte Bushaltestellen

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Die Bushaltestellen auf Gemeindestrassen werden schrittweise bis 2024 attraktiv und behindertengerecht ausgebaut.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Jahr 2004 in Kraft getreten und fordert die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums bis 2023. Dazu zählen auch die Bushaltestellen. Dabei müssen sowohl die Einstiegssituation (Höhe und Breite der Kante) als auch der Zugang zur Haltestelle niveaufrei sein. Eine Bestandsaufnahme der Haltestellen in Brugg und Windisch zeigt folgendes Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Brugg: 33 Haltekanten (15 Haltestellen), davon 1 Haltekante behindertengerecht – Windisch: 30 Haltekanten (14 Haltestellen), davon 5 Haltekanten behindertengerecht (4 davon am Bushof Campus beim Bahnhof Brugg) <p>Im Regelfall werden Bushaltestellen gleichzeitig mit Strassensanierungen behindertengerecht umgebaut. Um den BehiG-Auftrag erfüllen zu können, muss aber ein Teil der Bushaltestellen proaktiv angegangen werden.</p> <p>Neben fehlender Behindertengerechtigkeit weisen einige Bushaltestellen auch mangelhafte Infrastrukturen auf (z.B. keine Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz). Dabei ist die benutzerfreundliche Ausgestaltung der Haltestellen als «Tor zum ÖV» wichtig.</p> <p>Die beiden Bushöfe stellen Spezialfälle dar. Der Bushof «Campus» wurde 2014 neu gebaut und entspricht dem geforderten Standard. Eine Umgestaltung des Bushofs «Zentrum» wurde im «Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz - Neumarkt, Brugg» angedacht und mit der höchsten Priorität versehen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bushaltestellen auf Gemeindestrassen sind attraktiv und behindertengerecht ausgebaut. – Der Ausbau erfolgt wo möglich im Rahmen von Strassensanierungen. – Proaktive Ausbauten werden nur dann vorgenommen, wenn diese verhältnismässig sind. – Benutzerfreundliche, gut ausgestattete Bushaltestellen (gemäss Tabelle im Anhang)
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bushaltestellen werden gemäss beiliegendem Programm (Anhang) attraktiv und behindertengerecht ausgebaut. Der Ausbau erfolgt wenn möglich im Rahmen des laufenden Sanierungsprogramms oder von anstehenden Projekten. – Für Haltestellen, die bis 2024 nicht im Zuge eines ordentlichen Sanierungsprogramms behindertengerecht ausgebaut werden können, wird die Verhältnismässigkeit eines proaktiven Ausbaus geprüft. Dabei stehen Haltestellen mit einer hohen Priorisierung – aufgrund der Fahrgastfrequenzen und des bestehenden Ausbaustandards – im Vordergrund.

	<ul style="list-style-type: none"> – Haltekanten, die umgebaut werden, werden mit fehlenden Elementen nachgerüstet (siehe Anhang). Wichtige Elemente, die mit vergleichsweise geringem Aufwand erstellt werden können, werden unabhängig von anderen Sanierungen nachgerüstet. – Die Haltekanten am Bahnhof Brugg werden als Spezialfälle betrachtet, da weitere Stellen involviert sind. Die Umgestaltung des Bushofs «Zentrum» ist auch aus betrieblicher Sicht notwendig und wird, in Koordination mit dem Umbau des restlichen Bahnhofplatzes, vorangetrieben. – Die Haltestellen auf Kantonsstrassen sind Sache des Kantons. Die Gemeinde stimmt ihr Vorgehen mit den Zuständigen auf Seiten Kanton ab.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ermittlung Haltestellen, die im Zuge von ordentlichen Sanierungen behindertengerecht nachgerüstet werden können. – Festlegung der Verhältnismässigkeit der proaktiven Nachrüstung bei den übrigen Haltestellen. – Ausarbeitung Projekte, Etappierung – Aufnahme in Finanzplan
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau – Busbetriebe
Termine (Zeithorizont)	Kurzfristig, mittelfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Haltekanten: ca. Fr. 25'000 pro Kante total 32 Haltekanten: ca. Fr. 860'000. – Aufrüstung mit den fehlenden Elementen: ca. Fr. 870'000, wobei der Wetterschutz (13 Stck.) den grössten Posten ausmacht (Fr.850'000).
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen, siehe Kapitel Controlling
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.4 Gestaltung Hauptachsen – A.8 Begegnungsorte
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Zürich, Amt für Verkehr, ZVV: Hindernisfreie Bushaltestellen - Empfehlung zur Ausgestaltung, 2014 – Stadt Brugg, Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz - Neumarkt, Brugg, 15.4.2014

Fuss- und Veloverkehr

E.1 Fuss- und Velowegnetz

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Das Fuss- und Velowegnetz wird instandgehalten und gezielt ergänzt. Bestehende Netzlücken werden geschlossen und Konfliktstellen behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der RAUM BRUGG WINDISCH verfügt über ein mehrheitlich dichtes und intaktes Fuss- und Velowegnetz. Es bestehen Schwachstellen sowie Netzlücken, welche die Sicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Velowegnetzes beeinträchtigen. Handlungsbedarf wird unter anderem bei den Bahnquerungen geortet.</p> <p>Einige Fuss- und Velowege verlaufen auf privatem Grund, und die Wegrechte sind mittels Verträgen und Grundbucheinträgen gesichert. Es besteht allerdings keine Gesamtübersicht über die öffentlichen Wegrechte.</p> <p>Es bestehen verschiedene kantonale Velorouten. Das kantonale Veloroutennetz verbindet die einzelnen Gemeinden innerhalb des Kantons. Ziel sind sichere Verbindungen und direkte Linienführungen. Verschiedene Teilabschnitte befinden sich zurzeit noch in Planung oder im Bau.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgängiges, feinmaschiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz – Erhöhung Verkehrssicherheit – Förderung des Fuss- und Veloverkehrs – Sicheres Netz für Betagte und Schüler
Massnahmen	<p>Das bestehende und in den Teilplänen Fuss- und Veloverkehr definierte Fuss- und Velowegnetz wird laufend unterhalten. Konfliktstellen und Netzlücken werden gemäss den Massnahmenblättern E.2, E.2a, E.2b, E.2c behoben.</p> <p>Für Bevölkerungsgruppen mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Betagte und Kinder werden zweckmässige Infrastrukturen und Angebote bereitgestellt.</p> <p>Die bestehenden Wegrechte werden zusammengestellt und in einer Übersicht dargestellt. Grundlage dazu bildet das Fuss- und Velowegnetz des KGV (Teilpläne Fuss- und Veloverkehr).</p>
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Instandhaltung des Fuss- und Velowegnetzes – Erarbeitung Detailprojekte für einzelne Netzlücken und Konfliktstellen – Erstellung Übersicht öffentliche Wegrechte – Umsetzung
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU, Abteilung Tiefbau – Quartiervereine – Interessengemeinschaften – Brugg Regio
Termine (Zeithorizont)	<ul style="list-style-type: none"> – Instandhaltung: laufend – Schliessen von Netzlücken und Beheben von Konfliktstellen: kurz-/mittelfristig

Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Instandhaltung: Im Rahmen des Sanierungsprogramms – Schliessen von Lücken und Beheben von Schwachstellen: Siehe Massnahme E.2
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenpezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Teilplan Fussverkehr – Teilplan Veloverkehr – A.6 Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg – A.7 Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr – E.3 Veloparkierung Brugg – E.4 Veloparkierung Windisch

Erläuterungen, Verweise, Grundlagen

Erläuterungen zum Teilplan Veloverkehr

Der Teilplan Veloverkehr legt das kommunale Velowegnetz im Sinn von «Wunschlinien» fest. Sind Wunschrouten heute zwar befahrbar, es fehlt aber an Infrastruktur fürs Velo oder es bestehen Sicherheitsdefizite, werden diese Strecken als Konfliktstrecken gekennzeichnet. Konfliktstrecken sind also grundsätzlich gewünschte Verbindungen, die aber aktuell noch nicht den Sicherheits- oder Komfortansprüchen fürs Velo entsprechen.

Das kommunale Netz besteht aus Haupt- und Nebenrouten. Als Haupttrouten werden die Hauptverbindungen zwischen wichtigen Einrichtungen / Nutzungen bezeichnet. Die Nebenrouten sind untergeordnet und ergänzen das Velowegnetz.

Überlagert gibt es die Kantonalen und Nationalen Routen. Hier geht es primär um die regionale Vernetzung und weniger um die Verbindung innerhalb der Gemeinde. Die kantonalen Routen sind noch nicht alle umgesetzt, einige (z.B. Abschnitte Aarauerstrasse) sind als «geplant» gekennzeichnet.

Erläuterungen zum Teilplan Fussverkehr

Grundsätzlich sollten alle Strassen im Siedlungsgebiet für den Fussverkehr begehbar sein, auf Hauptverkehrs- und Sammelstrassen in der Regel auf dem Trottoir; auf Erschliessungsstrassen kann teilweise auf ein Trottoir verzichtet werden. Hinzu kommen Fusswege, die nicht vom MIV benutzbar sind.

Der Teilplan Fussverkehr legt das kommunale Fusswegnetz im Sinn von Wunschlinien fest. Bestehen Sicherheitsdefizite, sind diese Strecken als Konfliktstrecken oder Konfliktpunkte gekennzeichnet.

Unterschieden wird zwischen dem Alltagsnetz und dem Freizeitnetz.

- Alltagsrouten: Verbindungen von und zu wichtigen Zielorten im Alltag, mehrheitlich innerhalb des Siedlungsgebiets
- Freizeittrouten: Verbindungen von und zu Freizeiteinrichtungen, Wanderwege, mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebiets

Fuss- und Veloverkehr

E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung

Ausgangslage und Handlungsbedarf Die bestehenden Fuss- und Velowegnetze sind im Grundsatz gut aufgebaut; weiteres Verbesserungspotenzial ist vorhanden. Sowohl im Fuss- als auch im Velowegnetz gibt es Konfliktstellen, die für die Qualität des gesamten Netzes bestimmend sind. Im RAUM BRUGG WINDISCH sind dies vor allem die fehlenden oder ungenügenden Verbindungen zwischen den beiden Gemeinden (Bahnquerungen) sowie Sicherheitsdefizite bei stark befahrenen Kreuzungen und auf Hauptachsen. Die Schlüsselstellen sind zum Teil aufgrund der Sicherheitsdefizite nicht Bestandteil des heutigen Fuss- und / oder Velowegnetzes. Sowohl in Brugg als auch in Windisch bestehen Erhebungen zu Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz, teilweise mit Fokus auf die Schulwegsicherheit.

Brugg: Die Erhebungen zu den Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz sind sehr umfangreich. Die Projektkommission Verkehr hat die Sammlung in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Viele der Schwachstellen können mit der Umsetzung von Tempo 30 oder durch relativ einfache Sofortmassnahmen behoben werden. Andere sind etwas komplexer und erfordern eine genauere Bearbeitung.

Windisch: Im Jahr 2015 wurden Schwachstellen erhoben und anschliessend in verschiedene Kategorien eingeteilt. Für den vorliegenden KGV relevant sind insbesondere jene Schwachstellen, für die noch kein Projekt vorhanden ist oder die nicht kurzfristig und mit wenig Aufwand behoben werden können.

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgängiges, feinmaschiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz – Erhöhung Verkehrssicherheit – Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
Massnahmen	Netzlücken und Konfliktstellen im Fuss- und Velowegnetz werden behoben. Wo notwendig (z.B. Bahnquerungen), arbeiten die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch zusammen. Je nach Besitzverhältnissen werden weitere Akteure (Kanton bei Kantonsstrassen, SBB) einbezogen.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ausarbeiten Projekte aufgrund der Grobkonzepte (Massnahmenblätter E.2a, E.2b, E.2c) und der Teilpläne Fuss- und Veloverkehr (Konfliktpunkte und Konfliktstrecken) – Umsetzungsplan – Aktive Begleitung laufender Drittprojekte mit Synergien
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU, Abteilung Tiefbau – Quartiervereine – Interessengemeinschaften
Termine (Zeithorizont)	Kurz-/ mittelfristig

Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Brugg: Kostenschätzungen für einzelne Projekte vorhanden (siehe dazu auch die Massnahmenblätter E.2a, E.2b, E.2c) – Windisch: ca. Fr. 160'000.- (mittel- und langfristige Massnahmen sowie kurzfristige Massnahmen, die nicht im Rahmen von bestehenden Projekte ausgeführt werden können)
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Netzplan Fussverkehr – Netzplan Veloverkehr – A.6 Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen Brugg – A.7 Quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) Windisch – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2a Süssbachunterführung – E.2b Campus Passage – E.2c Fuss- und Veloverbindung Umiker Schachen – E.3 Veloparkierung Brugg – E.4 Veloparkierung Windisch – NLEK, Massnahme 3.1.2 Besucherlenkungskonzept Umiker Schacheninsel
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<p>Wichtige Konfliktstrecken und Netzlücken (Vgl. Teilpläne Fuss- und Veloverkehr: Netzlücken, Konfliktstrecken und Konfliktpunkte)</p> <p>Gemeinsame Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhofunterführung SBB Ost (vgl. Massnahmenblatt E.2b (Projekt Agglomerationsprogramm 1. Generation, Federführung Stadt Brugg)) – Bahnweg vor Fachhochschule Anbindung Psychiatrische Klinik Königsfelden, Verbindung Geissen-schachen) zur Entlastung des Fussgängerstreifens zwischen Campus und Klinik Königsfelden <p>Brugg</p> <ul style="list-style-type: none"> – Süssbachunterführung (vgl. Massnahmenblatt E.2a) Neumarktknoten (Velo): keine Veloinfrastruktur – Kasinoknoten, Querung für Fuss- und Veloverkehr nur mit grossen Umwegen, Durchlässigkeit Richtung Kasernenareal nicht gegeben – Zurzacherstrasse: Verbindung Brugg/Lauffohr hohe Verkehrsbelastung, keine Veloinfrastruktur – Aarauerstrasse: z.T. fehlende Veloinfrastruktur (wird zurzeit saniert) – Weitere Schwachstellen gemäss Massnahmenpaket der Projekt-kommission Verkehr (Einwohnerratsvorlage vom 12. Dezember 2011) und Massnahmenplanung Velorouten, Technischer Bericht, 1. November 2011 und – Kasernenareal: Lücke im Fusswegnetz – Verbindung Altenburg-Umiker Schachen (vgl. Massnahmenblatt E.2c) – Annerstrasse – Knoten Seidenstrasse - Fröhlichstrasse – Reinerstrasse – Gwagglibrugg – Dammweg - Hummelweg

Windisch

- Hauserstrasse: Verbindung Windisch/Hausen
hohe Verkehrsbelastung, keine Veloinfrastruktur
 - Mülligerstrasse: z.T. hohes Tempo MIV, keine Veloinfrastruktur
 - Zürcherstrasse: Keine Veloinfrastruktur, Trottoir z.T. sehr schmal
oder nur einseitig vorhanden
 - Habsburg-/Reutenenstrasse: unübersichtlicher Knoten Reutenen-
/Habsburgstrasse, z.T. Randabschlüsse ohne Absenkungen
 - Bachmattstrasse Höhe MFH 33/31: Konflikt MIV mit überfahrbarem
Trottoir
 - Klosterzelgstrasse: Diverse stark frequentierte Querbeziehungen,
darunter auch Schulwege, stehen in Konflikt mit dem MIV und insb.
dem Lastwagenverkehr. Die Sicherheit für den querenden Fuss- und
Veloverkehr muss erhöht werden.
 - Hauserstrasse Kath. Kirche: Fussgängerschutzinsel fehlt
 - Chapf-/Pestalozzistrasse, Höhe Schulhaus: Knotensituation unbe-
friedigend
 - Mülliger-/Brackrütistrasse: Fehlende Querung
 - Brackrütistrasse: Querung problematisch
 - Zürcher-/Gaswerkstrasse: vom Parkplatz Legionärspfad gibt es kei-
nen Zugang zum Gehweg
 - Gaswerkstrasse: Parallel zum Fussweg hinter dem Zaun verläuft ein
Längsstreifen, der als Trottoir genutzt wird.
 - Sommerau: Fussweg entlang Aare nicht durchgängig
 - Knoten Bachmatt-/Römerstrasse: (Schulweg-) Sicherheit ist unge-
nügend
-

Fuss- und Veloverkehr

Brugg

E.2a Süssbachunterführung

Kurzbeschrieb	Aktive Begleitung der kantonalen Planung zur Umgestaltung der Süssbachunterführung für den Fuss- und Veloverkehr.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Süssbachunterführung stellt eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Brugg und Windisch dar. Die Unterführung ist jedoch knapp dimensioniert und entspricht nicht einer attraktiven Verbindung. Es entstehen Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Zudem fehlt für den Veloverkehr auf Seite der Aarauerstrasse eine befahrbare Rampe.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr – Erhöhung Verkehrssicherheit – Förderung Fuss- und Veloverkehr
Massnahmen	– Aktive Begleitung des Planungsprozesses zur zeitnahen Umgestaltung der Süssbachunterführung. Einbringen der Bedürfnisse der Gemeinde nach einer attraktiven Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr und einem zweckmässigen Anschluss an die Gemeindestrassen.
Vorgehen, nächste Schritte	<p>Aktive Begleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stellungnahme zur kantonalen Vernehmlassung – Einbringen Anpassungswünsche – Begleitung Bauprojekt
Zuständigkeiten	Kanton Aargau, BVU
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Windisch – Stadt Brugg
Termine (Zeithorizont)	– Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkosten: ca. Fr. 1.5 - 2.5 Mio. – Kostengutsprache durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation – Kostenträger und Kostenteiler sind noch in Diskussion – Begleitung des Planungsprozesses führt zu gewissem Aufwand im Rahmen der Verwaltungstätigkeit
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen, siehe Kapitel Controlling
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	

Fuss- und Veloverkehr

E.2b Campus Passage

Brugg
Windisch

Kurzbeschreibung	Die Bahnhofunterführung Ost soll als attraktive Verbindung zwischen den Zentren Brugg und Windisch ausgestaltet werden («Campus Passage»). Dazu arbeiten Kanton, SBB, die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch zusammen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Bahnhofunterführung Ost erschliesst nicht nur die Perrons der SBB, sondern ist auch eine wichtige Verbindung zwischen den Zentren von Brugg und Windisch und als Ankunftsort eine «Visitenkarte» der Region. Die Unterführung ist für den Veloverkehr nicht befahrbar. Zu Stosszeiten kommt es zu Kapazitätsengpässen, mit der Eröffnung des Campus haben die Frequenzen weiter zugenommen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Grosszügige Dimensionierung, die der Funktion der Verbindung als Zugang zu den Perrons und Verbindung zwischen den beiden Zentren gerecht wird – Attraktive Gestaltung der Unterführung und ihrer Zugänge – Durchgängige Verbindung zwischen Brugg und Windisch
Massnahmen	Die Unterführung wird zur Campus Passage ausgebaut und als attraktive Verbindung zwischen den Zentren Brugg und Windisch ausgestaltet. Dazu arbeiten Kanton, SBB, die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch eng zusammen.
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Klären der Zuständigkeiten und der Finanzierung – Ermitteln der Randbedingungen und Definition von Zielen – Erarbeiten Projekt
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau – Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU – SBB
Termine (Zeithorizont)	Langfristig (Der Ausbau der Campus Passage ist ein wichtiges Element des Fuss- und Velowegnetzes. Aufgrund der heutigen Situation ist ein Ausbau zurzeit nur schwer finanzierbar. Das Projekt wird aber so intensiv wie möglich vorangetrieben.)
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkosten Unterführung ca. Fr. 15 - 18 Mio. – Im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligt sich der Bund mit Fr. 4.14 Mio. daran. – Kostenteiler mit den übrigen Beteiligten noch offen
Wirkungskontrolle	Regelmässige Zählung der Fussgängerfrequenzen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.8 Begegnungsorte – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	

Fuss- und Veloverkehr

E.2c Fuss- und Veloverbindung Umiker Schachen

Brugg

Kurzbeschrieb	<p>Zwischen dem Ortsteil Umiken und dem Altenburg-Quartier (inkl. Schwimmbad) besteht keine direkte Fuss- oder Veloverbindung. Die Stadt Brugg setzt sich für die Realisierung einer Verbindung ein. Dabei findet eine Koordination mit dem Kanton (Auenschutzgebiet, Geschiebesanierung) und der Axpo (Eigentümerin Dachwehr) statt.</p>
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Zwischen dem Ortsteil Umiken und dem Altenburg-Quartier (inkl. Schwimmbad) besteht keine direkte Fuss- oder Veloverbindung. Fussgänger oder Velofahrer müssen zwischen Umiken und Brugg den Umweg über den Steg unter der Eisenbahnbrücke in Kauf nehmen. Im Sinn einer Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sollen in der Stadt Brugg die bestehenden Lücken im Wegnetz geschlossen werden. Die Netzlücke zwischen Umiken und Altenburg könnte mit einer Fuss- und Veloverbindung zwischen der Umiker Schacheninsel und dem Schwimmbad Brugg geschlossen werden.</p> <p>Zusätzlich zur verbesserten Anbindung von Umiken, wird die Zugänglichkeit der Umiker Schacheninsel von Brugg her verbessert.</p> <p>Der Umiker Schachen ist Teil des kantonalen Auenschutzparks Wildegg-Brugg. Der Auenschutzpark soll grossräumige und vernetzte Fluss- und Auenlebensräume für Pflanzen, Tiere und Menschen schaffen und erhalten.</p> <p>Der Kanton ist dabei, den Geschiebehaushalt und die Fischgängigkeit der Fliessgewässer zu sanieren. Beim Dachwehr in Brugg ist sowohl der Geschiebehaushalt als auch die Fischgängigkeit sanierungsbedürftig. Der strategische Bericht des Kantons hierzu aus dem Jahr 2014 fordert einen Abbruch des Dachwehrs im Jahr 2017.</p> <p>Haltung Kanton:</p> <p><i>Beim Gebiet "Umiker Schachen-Stierenhölzli" handelt es sich um ein Auengebiet von nationaler Bedeutung, gemäss Verordnung über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung. Der Kanton setzt die Ziele dieser Verordnung durch den Auenschutzpark Aargau um. Dabei geht es unter anderem auch um die Vermeidung von Störungen besonders sensibler Schutzbereiche durch eine gezielte Lenkung des Erholungsbetriebs. Die neue Verbindung würde zu zusätzlichen Besucherströmen führen und die Mehrbelastungen wären nur schwer mit den Zielsetzungen der Auenverordnung zu vereinbaren. Der Kanton spricht sich aus diesem Grund gegen den geplanten Fuss- und Velosteg aus.</i></p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Schliessung einer Netzlücke im Fuss- und Velowegnetz von Brugg – Schaffung eines attraktiven Fuss- und Velowegnetzes in Brugg und Umgebung – Direkte Fussverbindung zwischen Umiken und dem Schwimmbad / Zentrum Brugg – Mit der Verbindung sollen Massnahmen zur Sicherung eines störungsfreien Naturraums getroffen werden. Vermeiden von negativen Auswirkungen durch Spaziergänger im Auenschutzgebiet (z.B. Littering)

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeitsstudie – Koordination mit dem Kanton bezüglich Gewässer- und Auenschutz – Koordination mit der Axpo als Eigentümerin des Dachwehrs – Einbringen der städtischen Interessen beim Kanton und bei der Axpo – Aufnahme der Verbindung im Agglomerationsprogramm 3. Generation – Umsetzung
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung der Pläne zur Fuss- und Veloverbindung mit der Sanierung des Dachwehrs durch den Kanton und dem kantonalen Auenschutzpark – Machbarkeitsstudie – Projektierung
Zuständigkeiten	– Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU, Abteilung Landschaft und Gewässer – Axpo (Eigentümerin Dachwehr)
Termine (Zeithorizont)	Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<p>ca. Fr. 1 Mio.</p> <p>Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation wird eine Kostenbeteiligung des Bundes beantragt.</p>
Wirkungskontrolle	Laufende Kontrolle der Belastung des Auenschutzgebiets
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – E.1 Fuss- und Velowegnetz – E.2 Konfliktpunkte und Konfliktstrecken Fuss- und Veloverkehr – NLEK 3.1.2 Besucherlenkungskonzept Umiker Schacheninsel – NLEK 1.1.2 Umsetzung Naturschutzzone «Alte Umiker Badi»
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau BVU: Sanierung Geschiebehaushalt – Strategische Planung, Schlussbericht zu Aare, Reuss, Limmat, Rhein und ihrer Seitengewässer gemäss eidgenössischer Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV), 24.12.2014. – Kanton Aargau BVU: Sanierung Fischgängigkeit Kanton Aargau - Strategische Planung, Dezember 2014.

Fuss- und Veloverkehr

Brugg

E.3 Veloparkierung Brugg

Kurzbeschrieb	Das bestehende Angebot an Veloabstellanlagen soll nachfrageorientiert ausgebaut und modernisiert werden. Das bestehende Konzept Zweiradparkierung wird aktualisiert und umgesetzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Stadt Brugg verfügt mit der topografischen Lage und dem engmaschigen Netz über gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Ein wichtiger Bestandteil zur Förderung des Veloverkehrs sind Abstellanlagen. Wie das Konzept Zweiradparkierung aufzeigt, ist das bestehende Angebot an Abstellanlagen meist zu niedrig und entspricht teilweise nicht den heutigen Anforderungen (unbeleuchtet, ungedeckt, keine Abschiessvorrichtung). Das Konzept enthält erste Massnahmen, welche jedoch nur teilweise umgesetzt wurden.</p> <p>Der grösste Bedarf für Veloparkierung besteht im Umfeld des Bahnhofs. Da hierbei die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch gleichermassen betroffen sind, muss eine gute Koordination zwischen Brugg und Windisch stattfinden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung von genügend Veloabstellplätzen, insb. am Bahnhof Brugg – Optimal abgestimmtes Angebot an Veloabstellplätzen zwischen Brugg und Windisch – Vermeiden von Wildparkierung der Velos – Erhöhung Diebstahlsicherheit – Förderung Veloverkehr
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Aktualisierung des bestehenden Konzepts Zweiradparkierung und Umsetzung der entsprechenden Massnahmen – Erstellung eines gemeinsamen Konzepts Veloparkierung Bahnhof der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Aktualisierung Konzept Zweiradparkierung (Auslastung und Nachfrageanalyse, Lage und Anzahl, etc.) – Erstellung Konzept Veloparkierung Bahnhof (Abstimmung mit der Gemeinde Windisch) – Projektierung Anlagen unter Einbezug Drittparteien (evtl. etappiertes Vorgehen) – Evtl. Information Bevölkerung – Ausschreibung und Ausführung Bauarbeiten
Zuständigkeiten	Stadt Brugg, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – SBB – Gemeinde Windisch – Kanton Aargau, BVU (bei Massnahmen an Kantonsstrassen) – ProVelo Brugg/Windisch – Drittparteien (Privatpersonen, etc.)
Termine (Zeithorizont)	– Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Noch offen – Gedeckte Veloabstellplätze: ca. Fr. 2'400 pro Stellplatz
Wirkungskontrolle	– Keine massnahmenspezifischen Kontrollen

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– Netzplan Veloverkehr – E.1 Fuss- und Velowegnetz
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	– Konzept Zweiradparkierung der Stadt Brugg – VSS-Normgruppe Zweiradparkierung – Vorgaben in Parkierungsreglement / BNO

Fuss- und Veloverkehr

Windisch

E.4 Veloparkierung Windisch

Kurzbeschrieb	Das bestehende Angebot an Veloabstellanlagen soll nachfrageorientiert ausgebaut und modernisiert werden. Ein entsprechendes Konzept schätzt den künftigen Bedarf ab und konkretisiert die notwendigen Massnahmen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Windisch verfügt mit der topografischen Lage und dem engmaschigen Netz über gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Ein wichtiger Bestandteil zur Förderung des Veloverkehrs sind Abstellanlagen. Diese sind in Windisch zum Teil überlastet und veraltet (unbeleuchtet, ungedeckt, keine Abschliessvorrichtung). Das bestehende Angebot an Abstellanlagen muss deshalb auf die steigende Nachfrage ausgelegt und modernisiert werden, um das Wildparkieren zu unterbinden und die Attraktivität der Anlagen zu verbessern. In Windisch wird zurzeit ein Projekt für rund 200 Veloabstellplätze beim Campus geplant. Mit dessen Umsetzung ist der aktuelle Bedarf gedackt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung genügend Veloabstellplätzen, insb. am Bahnhof – Optimal abgestimmtes Angebot an Veloabstellplätzen zwischen Brugg und Windisch – Unterbindung Wildparkieren – Erhöhung Diebstahlsicherheit – Förderung Veloverkehr
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Projekt Veloparkierung Bahnhof – Angebotserweiterung nach Bedarf
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Projektierung und Ausführung geplanter Anlagen unter Einbezug Drittparteien – Überprüfung Angebot und Erweiterung bei Bedarf
Zuständigkeiten	Gemeinde Windisch, Abteilung Planung und Bau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – SBB – Stadt Brugg – Kanton Aargau, BVU (bei Massnahmen an Kantonsstrassen) – ProVelo Brugg/Windisch – Drittparteien (SBB, Privatpersonen, etc.)
Termine (Zeithorizont)	– Kurzfristig
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Noch offen (Velostation und Abstellfelder im Aggloprogramm Aargau Ost, 2Mio. reserviert) – Gedeckte Veloabstellplätze: ca. Fr. 2'400 pro Stellplatz
Wirkungskontrolle	– Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Netzplan Veloverkehr – E.1 Fuss- und Velowegnetz
Erläuterungen, Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – VSS-Normgruppe Zweiradparkierung – Vorgaben in Parkierungsreglement / BNO

7 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

7.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der beteiligten Gemeinden berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Die Verwaltung (Abteilungen Planung und Bau der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch) informiert den Stadt- resp. Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

7.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (Ziele RELB resp. konkretere Ziele in den Massnahmenblättern).

Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt einerseits qualitativ, andererseits werden dazu folgende Daten erhoben und / oder ausgewertet:

- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (alle fünf Jahre, laufende Auswertung der Erhebung von 2015). Zu prüfen ist hier, ob eine vertiefte Befragung für die Region Brugg in Auftrag gegeben werden soll.
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten.
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Anzahl Unfälle der Fussgänger und Velofahrer, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- Ein- und Aussteiger im Öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau überprüft und die Ergebnisse den Exekutiven unterbreitet werden.

7.3 Austausch und Koordination

Der Austausch zwischen den Gemeinden erfolgt im Tagesgeschäft über die Verwaltung und offiziell über die Exekutiven. Des Weiteren können die Exekutiven fachliche Begleitorgane einsetzen, um die Verwaltung bei der Auswahl der umzusetzenden Massnahmen, der Koordination der gemeindeübergreifenden Massnahmen und dem Controlling, zu unterstützen.

Ein jährlicher Austausch findet zwischen Brugg und Windisch zur gemeindeübergreifenden Koordination bezüglich Stand der Planung und Umsetzung statt. Je nach Be-

darf können weitere Treffen zur Abstimmung gemeindeübergreifender Einzelmassnahmen sinnvoll sein.

7.4 Austausch Kanton

Aufgrund der zahlreichen Schnittstellen wird zwischen der Stadt Brugg, der Gemeinde Windisch und dem Kanton ein halbjährlich stattfindender Austausch etabliert. In diesem Rahmen werden die Vorhaben von Kanton und Stadt bzw. Gemeinde koordiniert.

8 Genehmigungsblatt Kanton

Der KGV für den RAUM BRUGG WINDISCH wurde in zwei Teilen erarbeitet:

- Strategischer Teil: Räumliches Entwicklungsleitbild RAUM BRUGG WINDISCH (RELB), beschlossen vom Stadtrat Brugg und Gemeinderat Windisch am 17.3.2015.
 - Kapitel 2 Hauptziele
 - Kapitel 6 Verkehr
- Operativer Teil: Kommunaler Gesamtplan Verkehr - Massnahmen (vorliegendes Dokument)

Das Räumliche Entwicklungsleitbild (RELB) wurde vom Kanton in einer Stellungnahme vom 24. November 2014 beurteilt. Die Anmerkungen wurden grossmehrheitlich aufgenommen. Eine Genehmigung dieses Dokuments ist aber nicht vorgesehen. Der Kanton genehmigt die Ziele des KGV, nicht aber die Massnahmen.

Die den Verkehr betreffenden Ziele des RELB wurden im KGV aufgenommen. Sie sind im Kapitel 4 für die Handlungsfelder Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität, MIV / Strassen, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr aufgeführt. Die Genehmigung durch den Kanton beschränkt sich somit auf die **Kapitel 4.2 bis 4.5 dieses Dokuments**.



Aarau, 13.11.2017
G. Ullrich

Grundlagenverzeichnis

Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- Baugesetz des Kantons Aargau (BauG) vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Januar 2011)
- Bauverordnung des Kantons Aargau (BauV) vom 25. Mai 2011 (Stand 1. Januar 2015)
- Kantonaler Richtplan, Karte und Richtplantext, Stand März 2015
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2011
- Kapazitätsnachweis § 46 BauV, Empfehlungen, Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt, August 2011
- Kantonale Grundlagen zur Nutzungsplanung Stadt Brugg / Gemeinde Windisch vom 25. Oktober 2012
- Agglomerationsprogramme Aargau Ost der 1. und 2. Generation
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 3. Generation (in Arbeit, laufende Abstimmung)
- Ostaargauer Strassenentwicklung OASE, Synthesebericht, Kanton Aargau, Departement Bau Verkehr, und Umwelt, 2015
- Grobkonzept OASE, Plakate, 2015
- Südwestumfahrung Brugg: Div. Projektunterlagen
- Verkehrsbelastungen (DTV) der kantonalen Zählstellen
- Verkehrsprognosen (Verkehrsmodell)
- Verkehrsmanagement Brugg Regio: Synthesebericht 2010
- Verkehrsmanagement Brugg, Kostenübersicht, 4. Mai 2015
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS (2015)
- Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen, Bundesamt für Strassen ASTRA, März 2010
- Regionalentwicklungskonzept Brugg Regio, definitiver Bericht vom 26.5.2015

Gemeinsame kommunale Grundlagen

- Masterplan Campus Vision Mitte 2005
- Entwicklungsrichtplan (ERP), Stiftung VISIONMITTE, ecoptima, 23. Dezember 2005
- Campus Passage Aufgang Süd, Planungsbericht, Gemeinde Windisch, Kanton Aargau BVU, HRS. Metron, G+P Ingenieure, Büro B. Juni 2008.
- Parkraumkonzept für publikumsintensive Nutzungen im Perimeter VISIONMITTE, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Gemeinden Brugg und Windisch, SNZ Ingenieure und Planer AG, 28. Januar 2010
- Optimierung Wegweisung Parkierung, Optimierungsvorschlag, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 17. Februar 2011
- Dokumentation und Grundlagen Phase 1, RELB: Analyse, Thesen, RELB, Stand Mai 2014
- Unfallauswertungen Unfälle Allgemein: 01.01.2010 - 31.12.2014
- Projektunterlagen diverser Projekte in Planung bei Gemeinde/Kanton/Privaten

Grundlagen Brugg

MIV, Strassen

- Pläne und Technischer Bericht der Erschliessungsvarianten Aegerten 1979 / 1980
- Gebührenreglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Ersatzabgaben vom 11. April 1997
- Richtlinien über die Berechnung der Anzahl Parkplätze vom 11. April 1997
- Reglement über die Parkierung vom 1. Januar 1998
- Provisorischer Vorprüfungsbericht zum Erschliessungsplan Aegerte des Kantons Aargau, Departement Raumentwicklung, 20. August 2004
- Erschliessungsplan mit Sondernutzungsvorschriften Aegerte, Mitwirkungs- und Auflageexemplar, Porta + Partner AG, Mai 2006
- Geschwindigkeitsmessungen auf verschiedenen Gemeindestrassen 2005 - 2011
- Reinerstrasse Strassensanierung, Bericht Vorprojekt und Situation 1:500, Steinmann Ingenieure, Geometer, Planer, 19. Dezember 2008
- Diverse Unterlagen zum Strassenlärm Sanierungsprojekt der Stadt Brugg, ab 2013
- Sofortmassnahmen Sommerhaldenstrasse, Situation 1:500, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 17. April 2013
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Laurstrasse, Erläuterungsbericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 24. Oktober 2013
- Sofortmassnahmen Laurstrasse, Situation 1:500, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 25. Oktober 2013
- Begegnungszone Lindenplatz, Verkehrsgutachten (Aktualisierung), Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 1. November 2013
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Laurstrasse, Situation 1:200, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 13. November 2013
- Masterplan Aufwertung Bahnhofplatz - Neumarkt, Brugg ENTWURF Bericht, Stoosarchitekten, raderschallpartner AG, IBV Hüsler AG, 13. November 2013
- Verkehrsführungskonzept Habsburgerstrasse, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 12. Dezember 2013
- Parkplatzangebot Stadt Brugg, Stand 2014
- Diverse Unterlagen des Projekts Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse (laufend, Einarbeitung läuft parallel)

Fuss- und Veloverkehr

- Konzept Radrouten und Zweiradparkierung, Bericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 28. Juni 2010
- Projektierung Zweiradparkierung, Technischer Bericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 1. November 2011
- Massnahmenplanung Radrouten - Projektierung Zweiradparkierung Zentrum, Erläuterungsbericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 1. November 2011
- Massnahmenplanung Radrouten, Technischer Bericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 1. November 2011
- Süssbachunterführung, Technischer Bericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 1. Oktober 2012
- Zu Fuss im hohen Alter - Sicher im Strassenverkehr, Problemstellenanalyse Zentrum Stadt Brugg, Fussverkehr Schweiz, Juli 2013
- Gefahrenstellen Langsamverkehr der Stadt Brugg 2013 (IG-Verkehrssicherheit)
- Gefahrenstellen Schulwege der Stadt Brugg, IG-Verkehrssicherheit, 2013
- Schülerbefragung Schulwegsicherheit, Bericht zum Projektstand 2014, IG-Verkehrssicherheit Brugg, 23. Mai 2014

- Protokolle der Projektkommission Verkehr PkomV 2013 - 2014
- Bericht und Antrag des Stadtrates an den Einwohnerrat betreffend Kredit für die Konzepterstellung und die Umsetzung von Sofortmassnahmen im Zusammenhang mit Gefahrenstellen im kommunalen Verkehrsnetz, 12. Dezember 2015
- Protokollauszüge der Stadtratssitzungen zum Thema Fuss- und Veloverkehr ab 2014
- Pressemitteilungen der Stadt Brugg zum Thema Fuss- und Veloverkehr ab 2014

Grundlagen Windisch

MIV, Strassen

- Strassenrichtplan der Gemeinde Windisch, 2005
- Strassen- und Parkierungsreglement vom 5. Dezember 2006
- Parkierungskonzept Windisch, Schlussbericht, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2. Oktober 2007
- Parkierungskonzept Gemeinde Windisch, 2 Flyer
- Gebührenreglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund vom 1. Oktober 2007
- Gestaltungsplan «FH Markthalle», Metron Raumentwicklung AG, 3. August 2009
- Gestaltungsplan «Baufeld D» (Tower), Metron Raumentwicklung AG, 20. Dezember 2010
- Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen (RFE), Stand 1. Januar 2011
- Sicherheits- und Gestaltungsstrategie Dorfstrasse, Erläuterungsbericht, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 6. September 2013
- Erschliessung Industrie Windisch - Brugg Süd, Vorstudie, Situation 1:1'000 Strassenbau, Gerber und Partner Bauingenieure und Planer AG, März 2015
- Erschliessung Industrie Windisch - Brugg Süd, Vorstudie, Kostenschätzung Vorabzug, Gerber und Partner Bauingenieure und Planer AG, Entwurf 11. November 2015
- Erschliessung Industrie Windisch - Brugg Süd, Vorstudie, Technischer Bericht Vorabzug, Gerber und Partner Bauingenieure und Planer AG, Entwurf 11. November 2015

Fuss- und Veloverkehr

- Sammlung von Gefahrenstellen durch die Verkehrskommission Windisch, 2015
- Schulwegsicherheit - Evaluation Gefahrstellen VKW, Technischer Bericht / Grundlagendokument, Steinmann Ingenieure und Planer AG, 2. Dezember 2015
- Velokonzept Windisch 2012 (Pro Velo Brugg-Windisch)

Abkürzungen / Glossar

BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Bau-gesetz, BauG)
BauV	Bauverordnung (BauV)
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
B+R	Bike and Ride (Velo- und Motorradparkfeld mit Umsteigemöglichkeit auf den ÖV)
EPR	Kantonales Reglement über die Ersatzabgaben für die Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht (SAR 713.115)
ERP	Entwicklungsrichtplan
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NLEK	Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept
NuPla	Nutzungsplanung
OASE	Ostaargauer Strassenentwicklung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PkomV	Projektkommission Verkehr (Brugg)
P+R	Park and Ride (Autoparkfeld mit Umsteigemöglichkeit auf den ÖV)
RELB	Räumliches Entwicklungsleitbild
T20 / T30	Tempo 20 km/h / 30 km/h
VRP	Verkehrsrichtplan (kommunal)
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Anhang

1. Behindertengerechtigkeit Bushaltestellen

Die Haltestellen werden gemäss ihrer Frequenzen und dem bestehenden baulichen Standard priorisiert.

Halteketten, die den Minimalstandard erfüllen (Kantenhöhe 10cm, Manövriertfläche 2.3m), werden weniger stark priorisiert als solche, die diesem nicht genügen.

Haltestelle	Kante Richtung	Haltestelle auf Gemein- destrasse	Summe En-, Aussteiger (beide Richtungen)	Öffentliche Einrichtung im Umkreis von 300 m	Höhe Haltekannte (2. Türe) [cm]	Breite Manövriertfläche (2. Türe) [m]	Länge Manövriertfläche ungünstig (<4 m)	Haltestelle behinderten- gerecht ausgestattet	Priorisierung Umset- zung BehiG
Windisch, Dammstrasse	Löwen/ Bahnhof	x	51-100	-	12	2	x	-	2
Windisch, Kurve	Löwen/ Bahnhof	x	101-200	-	13	2	x	-	2
Windisch, Kunzareal	Bahnhof	x	51-100	-	16	3	-	x	3
Windisch, Löwen	Bahnhof	x	51-100	-	2	2	x	-	2
Windisch, Reformierte Kirche	Bahnhof	x	0-50	x	2	1.8	x	-	1
	Auswärts	x	0-50	x	0	1.6	x	-	1
Windisch, Breiti	Bahnhof	x	101-200	-	10	2	x	-	2
	Auswärts	x	101-200	-	10	1.98	x	-	2
Windisch, Dägerli	Bahnhof		0-50	-	0	0	x	-	2
	Auswärts		0-50	-	0	0	x	-	2
Windisch, Zelgli	Bahnhof		51-100	-	9	3	-	-	2
	Auswärts		51-100	-	9	2	x	-	2
Windisch, Zentrum	Bahnhof		101-200	x	8	2.25	x	-	1
	Auswärts		101-200	x	9	1	x	-	1
Windisch, Gemeindehaus	Bahnhof		201-300	x	16	1.87	-	-	2
	Auswärts		201-300	x	16	1.86	-	-	2
Windisch, Kath. Kirche	Bahnhof		301-600	x	9	2	-	-	1
	Auswärts		301-600	x	8	2.7	-	-	1
Windisch, Weiermatt	Bahnhof		201-300	-	5	2.1	x	-	2
	Auswärts		201-300	-	6.5	1.2	x	-	2
Windisch, Garage Knecht	Bahnhof	x	101-200	-	0	0	x	-	2
	Auswärts	x	101-200	-	6	2.25	x	-	2
Windisch, Habsburgstrasse	Bahnhof		0-50	-	0	0.3	x	-	2
	Auswärts		0-50	-	0	0	x	-	2
Brugg, Aare AG	Bahnhof	X	0-50	x	0	4	-	-	1
Brugg, Wildschachen	Brugg Aare AG/ Bhf.	x	0-50	x	10	2.4	-	-	2
Brugg, Bodenackerstrasse	Bahnhof	x	301-600	-	8	2.2	-	-	1
	Auswärts	x	301-600	-	11	1.75	x	-	1
Brugg, Obergrüt/Badi	Bahnhof	x	101-200	x	12	2	x	-	1
	Auswärts	x	101-200	x	12	2.22	-	-	1
Brugg, Unterführung SBB	Bahnhof	x	101-200	-	11	3	-	-	2
	Auswärts	x	101-200	-	11	3.9	-	-	2
Brugg, Gesundheitszentrum	Bahnhof	x	0-50	x	8	2	x	-	1
	Auswärts	x	0-50	x	6	1.94	x	-	1
Brugg, Eisi	Bahnhof	x	101-200	x	11	3.5	x	-	1
	Auswärts	x	101-200	x	10	6	-	-	2
	Beide Richtungen	x	101-200	x	0	0	x	-	1
Brugg, Brücke	Bahnhof		301-600	x	8	1.65	x	-	1
	Auswärts		301-600	x	0	0	x	-	1
	Beide Richtungen	x	301-600	x	0	0	x	-	1
Brugg, Kaserne	Bahnhof		101-200	-	8	1.92	x	-	2
	Auswärts		101-200	-	8	1.98	x	-	2

Brugg, Au	Bahnhof		301-600	-	10	2	x	-	1
	Auswärts		301-600	-	0	0	x	-	1
Brugg, Sommerhaldenstrasse	Bahnhof	x	301-600	-	13		x	-	1
	Auswärts	x	301-600	-	13		x	-	1
Lauffohr, Langmatt	Bahnhof	x	301-600	x	12	2	x	-	1
	Auswärts	x	301-600	x	10	1.88	x	-	1
Lauffohr, Platte	Bahnhof	x	201-300	-	3	1.98	x	-	2
	Auswärts	x	201-300	-	2	1.9	x	-	2
Lauffohr, Dorf	Bahnhof		51-100	-	9	2	x	-	2
	Auswärts		51-100	-	9	2	x	-	2
Brugg, Bahnhof/Zentrum	Perron A	x		x	0	2	-	-	1
	Perron B, C	x		x	0	0	x	-	1
	Perron D	x		x	7	3	-	-	1
Brugg, Bahnhof Campus	Alle Kanten ausser N	x		x	16	5	-	x	3
Brugg, Bahnhof Campus	Kante N	x		x	16	2.2	-	-	2

Tabelle 1:
Priorisierung im Hinblick auf die Behinder-
tengleichstellung (1: hohe Priorität, 3 niedrige
Priorität)

2. Ausstattungselemente Bushaltestellen

Neben den Anforderungen gemäss BehiG ist auch die Bedeutung der Haltestellen als «Tor zum ÖV» wichtig. Die Haltestellen sollen benutzerfreundlich ausgestaltet sein. Für die Festlegung der Anforderungen an die benötigten Ausstattungselemente werden die Haltestellen in 4 Kategorien eingeteilt, die jeweils unterschiedliche Anforderungen aufweisen:

1. Bushof mit Umsteigefunktion (Bahnhof Brugg)
2. Haltestelle in Orts- oder Quartierzentren, hohe Frequenzen
3. Haltestelle im Siedlungsgebiet, wird sowohl von Ein- als auch Aussteigern benutzt
4. Wenig frequentierte Haltestelle oder Kante mit vorwiegend Aussteigern

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung sind im Folgenden aufgelistet:

Kategorie 1:

- Haltestellentafel: 1, 2, 3, 4
- Statische Fahrplaninformation 1, 2, 3, 4
- Markierung auf Fahrbahn 1, 2, 3, 4
- Sitzgelegenheit 1, 2, 3
- Wetterschutz 1, 2, (3)
- Beleuchtung 1, 2, 3
- Umgebungsplan 1, 2
- Veloabstellplätze 1, 2
- Tarifinformation 1, 2
- Toilette 1
- dynamische Fahrgastinformation 1

Massnahmen:

Es ist anzustreben, die Haltestellen mit den fehlenden Elementen auszurüsten. Die Elemente werden entsprechend ihrer Wichtigkeit und dem benötigten Aufwand zur Aufrüstung eingeteilt. Tabelle 2 zeigt für jedes Element die Wichtigkeit und eine Empfehlung, ob eine proaktive Nachrüstung des Elements vorgenommen werden sollte.

Die Nachrüstung mit aufwändigen Elementen (z.B. Wetterschutz) kann gleichzeitig mit der Strassensanierung vorgenommen werden. Für die anderen Elemente ist eine zeitliche Koordination nicht notwendig.

Element	Wichtigkeit Element	Aufrüstung Proaktiv
Haltestellentafel	3	Ja
Statische Fahrplaninformation	3	Ja
Sitzgelegenheit	3	Evtl.
Beleuchtung	3	Evtl.
Markierung auf Fahrbahn	2	Nein
Wetterschutz	2	Nein
Umgebungsplan	2	Nein
Veloabstellplätze	1	Nein
Tarfinformation	1	Nein
Toilette	1	Nein
Dynamische Fahrgastinformation	1	Nein

Tabelle 2:
Prioritäten / Wichtigkeit der
Ausstattungs-elemente

Fehlende Ausstattungselemente gemäss Anforderungen Haltestellenkategorie

Haltestelle	Kante Richtung	Haltestelle auf Gemeindestrasse	Haltestellenkategorie	Ausstattungs-elemente										
				Toilette	Haltestellentafel	Statische Fahrplaninformation	Orts-/ Umgebungsplan in Nähe	Sitzgelegenheit	Beleuchtung	Wetterschutz	Dynamische Fahrgastinformation	Markierung auf Fahrbahn	Veloabstellplätze	
Windisch, Dammstrasse	Löwen/ Bahnhof	x	3						P	P	x			
Windisch, Kurve	Löwen/ Bahnhof	x	3						P		x			
Windisch, Kunzareal	Bahnhof	x	3											
Windisch, Löwen	Bahnhof	x	3							P				
Windisch, Reformierte Kirche	Bahnhof	x	4											
	Auswärts	x	4											
Windisch, Breiti	Bahnhof	x	3										x	
	Auswärts	x	4										x	
Windisch, Dägerli	Bahnhof		4										x	
	Auswärts		4										x	
Windisch, Zelgli	Bahnhof		3							P				
	Auswärts		4											
Windisch, Zentrum	Bahnhof		3						P	P	x			
	Auswärts		3											
Windisch, Gemeindehaus	Bahnhof		3											
	Auswärts		3											
Windisch, Kath. Kirche	Bahnhof		2				x		P		x		x	
	Auswärts		2				x		P		x		x	
Windisch, Weiermatt	Bahnhof		3						P					
	Auswärts		3						P					
Windisch, Garage Knecht	Bahnhof	x	3						P	P	x			
	Auswärts	x	3								x			
Windisch, Habsburgstrasse	Bahnhof		4										x	
	Auswärts		4										x	
Brugg, Aare AG	Bahnhof	x	4										x	
Brugg, Wildischachen	Brugg Aare AG/ Bhf.	x	4										x	
Brugg, Bodenackerstrasse	Bahnhof	x	3							P			(x)	
	Auswärts	x	3						P		x		(x)	

Brugg, Obergrüt/Badi	Bahnhof	x	3			P		(x)
	Auswärts	x	3			P	x	(x)
Brugg, Unterführung SBB	Bahnhof	x	3					x
	Auswärts	x	3					x
Brugg, Gesundheitszentrum	Bahnhof	x	4					x
	Auswärts	x	4					x
Brugg, Eisi	Bahnhof	x	3			P	x	
	Auswärts	x	3				x	
	Beide Richtungen	x	3	P		P	x	x
Brugg, Brücke	Bahnhof		3			P	P	x
	Auswärts		3				P	
	Beide Richtungen	x	3	P			x	x
Brugg, Kaserne	Bahnhof		3				P	
	Auswärts		3			P	x	
Brugg, Au	Bahnhof		2		x	P	P	x
	Auswärts		3			P	x	x
Brugg, Sommerhaldenstrasse	Bahnhof	x	3					x
	Auswärts	x	3			P	P	x
Lauffohr, Langmatt	Bahnhof	x	3				P	
	Auswärts	x	3			P	P	x
Lauffohr, Platte	Bahnhof	x	3					
	Auswärts	x	3			P	P	x
Lauffohr, Dorf	Bahnhof		3				P	
	Auswärts		4					
Brugg, Bahnhof/Zentrum	Perron A		1				x	x
	Perron B, C		1				x	x
	Perron D		1				x	x
Brugg, Bahnhof Campus	Alle Kanten ausser N		1	x				
Brugg, Bahnhof Campus	Kante N		1	x				

Tabelle 3:
 Fehlende Ausstattungselemente
 pro Haltekante
 x: fehlendes Element
 P: fehlendes Element und proaktive
 Nachrüstung empfohlen
 rot: Wichtigste Elemente

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00