

An den Gemeinderat  
5210 Windisch

Windisch, 27. März 2026

### **Zum Schlussbericht der Testplanung Stadtraum Bahnhof**

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin  
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin  
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Für die Quartiere Klosterzelg und Reutenen ist die Planung des Stadtraum Bahnhof von grosser Bedeutung. Wir sind in vielfältiger Weise von der zukünftigen Entwicklung in unserer unmittelbaren Nachbarschaft betroffen und haben uns dementsprechend eingehend mit dem Schlussbericht der Testplanung befasst.

Es ist uns bewusst, dass der Zeithorizont dieser Entwicklung weit ist. Trotzdem werden in nächster Zeit schon wichtige planerische Pflöcke eingeschlagen. Wir erlauben uns deshalb, Ihnen im Hinblick auf die kommenden Schritte (Zielvereinbarungen unter den Projektpartnern, Entwurf eines regionalen Sachplans) unsere Einschätzung der Ergebnisse der Testplanung zukommen zu lassen.

Die Testplanung bringt viele interessante Erkenntnisse und ist eine wichtige Grundlage für die bauliche und verkehrsmässige Entwicklung der Areale. Vieles aus dem Schlussbericht finden wir wertvoll und wegweisend. Auch sind einige Aspekte, die von unserer Seite in der Partizipation besonders betont wurden, berücksichtigt worden.

Im Folgenden möchten wir auf einige bauliche Aspekte, welche unsere Quartiere besonders betreffen, eingehen, jedoch auch auf Themen, die über das rein Bauliche hinausweisen und die Integration dieses neuen Stadtteils in die bestehende Umgebung betreffen. Es scheint uns wichtig, dass diese Themen bereits in die jetzt anstehenden Schritte einfließen und nicht erst nachgelagert aufgenommen werden.

### **Dichte und Verträglichkeit**

Wir begrüssen sehr, dass die einzelnen Teile des Stadtraum Bahnhof bezüglich Dichte differenziert beurteilt werden. Wir stellen aber fest, dass die Dichten, insbesondere in den Bereichen Hallen und Süssbach, sehr hoch sind. In herkömmlicher Ausnutzungsziffer beträgt sie für den Bereich Hallen beim bevorzugten Modell Salewski Nater ca. 2,8. Dies entspricht der

Dichte eines grossstädtischen Zentrums. Beim Süssbachareal beträgt die Ausnützung beim gleichen Modell ca. 1,8. Dies ist das Doppelte der zurzeit geplanten Überbauung auf dem Rollenlager an der Bachmattstrasse. (Der Bereich Gleisfeld ist aus unserer Sicht schwieriger zu bewerten, da der bebaubare Bereich nicht klar definiert ist.)

Wir stellen auch fest, dass die Dichten im Verlauf der Testplanung nach oben gepusht wurden im Vergleich zu den Beurteilungen in der vorgängigen Potentialanalyse. In der Ausschreibung der Testplanung wurde von einem Zuwachs von 4000 bis 6000 Bewohnenden und Arbeitenden gesprochen. Die nun in Kapitel 4 des Schlussberichts angeführten «ca. 3000 bis 4000 Bewohnenden und ca. 4000 bis 7000 Arbeitenden/Besuchenden als Total aus Bestand und Zuwachs» liegen bedeutend über den Ausgangszahlen, da der aktuelle Bestand relativ klein ist.

Wir sind der Ansicht, dass die angedachten Dichten nicht verträglich sind und nach unten korrigiert werden müssen. Der Begriff Verträglichkeit darf sich nicht nur auf rein städtebauliche Kriterien im engen Bearbeitungssperimeter beziehen, sondern muss auch im Verhältnis des Stadtraum Bahnhof zu seiner sozialen, freiräumlichen und baulichen Einbettung beurteilt werden. Dies kam in der Formulierung «Angestrebt wird eine moderate Dichte, welche im Zusammenhang mit der Umgebung als verträglich erachtet wird» (Potentialanalyse, S. 5) im Jahr 2020 noch zum Ausdruck. Im Verlauf der Testplanung hat dann eine allzu insular auf den engen Perimeter des Stadtraums bezogene Sicht von Verträglichkeit überhandgenommen.

In den Sitzungen der Echogruppe war wiederholt beruhigend gesagt worden, dass die Auslotung der maximalen Dichte nicht bedeute, es werde dann auch so viel gebaut. Es scheint nun aber so, dass die Dichten des Modells Salewski Nater zur Grundlage der weiteren Planung werden. Auch die für die Realisierung des Maximums im Schlussbericht eingeforderten planerischen und architektonischen qualitätssichernden Verfahren werden nicht zu einer Reduktion der Flächen führen.

Wir postulieren, dass die maximale Bruttogeschossfläche sich am Modell Larsen/Metron orientieren und somit deutlich tiefer sein soll als im Modell Salewski Nater vorgesehen, ohne dass aber auf die qualitätssichernden Verfahren verzichtet wird.

### **Grenzbereiche zum Klosterzelgquartier**

Unmittelbare Grenzen zwischen dem Planungsgebiet und den Quartieren bestehen vor allem an der Unteren Klosterzelgstrasse und an der Bachmattstrasse.

An der **Unteren Klosterzelgstrasse** stehen die jetzigen Hallen praktisch direkt auf der Parzellen- bzw. Gemeindegrenze.

Gemäss den Empfehlungen der Testplanung sollen hier in der ersten Baulinie Gebäudehöhen bis 23m möglich sein. Dies entspricht einer Höhenkote von 377m. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite im bestehenden Quartier betragen die Höhenkoten maximal 372m und die Gebäudeteile mit diesen Höhen sind zudem mindestens 12m von der Strassen- bzw. Parzellengrenze entfernt.

Aufgrund dieser Situation halten wir es für nötig, dass entlang der Unteren Klosterzelgstrasse der Übergang schonender gestaltet wird:

- Bei Neubebauungen im Bereich der Unteren Klosterzelgstrasse sollen die Gebäudehöhen der ersten Baureihe die Firsthöhe der gegenüberliegenden Bauten nicht

überschreiten. Die Höhen und deren Abstände von der Strasse sollen sich am Bestand auf der Gegenseite orientieren.

- Bestandesbauten oder Teile davon, die weiterhin auf der Parzellengrenze stehen, sollen gegenüber heute nicht erhöht werden.

Entlang der **Bachmattstrasse** sehen alle Planerteams auf dem Süssbachareal Langbauten vor (teilweise Transformation Bestand). Wie weit eine Erhöhung der Bauten in diesem Bereich vorgesehen ist, geht aus der Testplanung nicht hervor. Allgemein wird von Gebäudehöhen bis 30m gesprochen. Eine massive Erhöhung der Gebäude direkt an der Bachmattstrasse ist aus unserer Sicht nicht verträglich. Es dürfen entlang der Bachmattstrasse keine Gebäuderiegel entstehen, die als Mauer gegenüber dem Klosterzelgquartier wirken, zumal der Abstand dieser Bauten zur Strasse teilweise nur 4m beträgt. Die Erhöhungen sollen selektiv gehandhabt werden und moderat sein und somit anders als in allen drei Modellen angedacht.

Seitens der Projektverantwortlichen und Mitgliedern des Beurteilungsgremiums wurde öfters argumentiert, dass auch die Quartiere Klosterzelg und Reutenen in Zukunft bedeutend höhere Dichten und Gebäudehöhen aufweisen werden. Diese Sicht halten wir für zu pauschal und städtebaulich unsensibel: Die kleinparzellige Struktur und die entsprechenden Besitzverhältnisse werden die beiden Quartiere auch in Zukunft charakterisieren und weitgehend die Art der Bebauung bestimmen. Auch die Prognose der Metron im Zusammenhang mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen bestätigt diese Sicht. Langfristige planerische Überlegungen zur Weiterentwicklung dieser Quartiere unter Einbezug der Eigentümer sind sicher sinnvoll (z.B. bezüglich Absichten, Grundstücke gemeinsam zu überbauen), werden aber auch in Zukunft nicht zu mit dem Stadtraum vergleichbaren Dichten und Höhen führen.

### **Bauliche Einordnung des Süssbachareals**

Bislang war das Industriegebiet Süssbachareal ein Riegel und eine nicht begehbare Zone zwischen dem Klosterzelg- und dem Reutenengebiet. Es trennte zwei baulich und sozial miteinander verbundene Quartiere. Nicht umsonst heisst der Quartierverein seit über 100 Jahren «Klosterzelg-Reutenen».

Aus unserer Sicht verstehen die Modelle der drei Teams dieses Areal zu sehr als Teil des Stadtraum Bahnhof und zu wenig als verbindender Teil zwischen den beiden alten, bestehenden Quartieren. Extrem kommt dies bezüglich baulicher Struktur und Dichte beim Modell von Salewski Nater zum Ausdruck. Es repetiert und verstärkt den bestehenden Riegel und nimmt keine Kenntnis von der Einbettung dieses Areals in den umgebenden Raum. Hier steht unserer Meinung nach das Streben nach Maximierung von teuer verwertbarem Wohnraum zu sehr im Vordergrund. Wir vertreten die Ansicht, dass auf dem Süssbachareal

- die Ausnützung nicht wesentlich über 1 bzw. 30'000m<sup>2</sup> liegen soll,
- die verbindenden Elemente zwischen Klosterzelg- und Reutenenquartier verstärkt werden müssen,
- neue Baukörper nicht Riegelcharakter haben dürfen,
- die Gebäudehöhen auf deutlich unter 30m begrenzt werden. Sie sollen das identitätsstiftende alte Verwaltungsgebäude nicht überragen.

### **Situation Brunegg/Kabelwerkplatz**

Der Bereich Brunegg/Kabelwerkplatz ist einerseits Berührungs- und Begegnungspunkt der drei Bebauungsbereiche Hallen, Süssbach und Gleisfeld und somit prädestiniert, ein Ort von hoher Aufenthalts- und Begegnungsqualität zu werden. Andererseits ist er als Verkehrsdrehscheibe für den MIV, den Veloverkehr und auch für die Fussgänger vorgesehen. Räumlich sehen alle drei Modelle eine enge Bebauung in diesem Bereich vor.

Der gesamte Stadtraum Bahnhof soll eher autoarm entwickelt werden mit angedachten rund 1000 Parkplätzen. Davon soll ein wesentlicher Teil im unterirdischen Rollenlager im Zentrum errichtet werden. Die Erschliessung ist in der Testplanung nicht detailliert untersucht worden, würde aber wohl über den Bereich Kabelwerkplatz/Brunegg erfolgen.

Wir sind der Ansicht, dass hier ein Konflikt zwischen Aufenthaltsort und Verkehrsdrehscheibe besteht. Liegt die Priorität dieses Platzes auf Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität, oder steht seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe im Vordergrund? Beides zusammen ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich. Entweder muss um das Brunegg herum bedeutend mehr Freiraum planerisch gesichert werden, oder dann muss der MIV (Zufahrt Parkhaus) diesen Platz unterqueren. Es wäre auch über eine periphere Parkierungsanlage nachzudenken. Eine grosse verkehrserzeugende Parkierungsanlage (unterirdisches Rollenlager) in der Mitte eines Gebiets, das nach Möglichkeit vom MIV freigehalten werden soll, scheint uns widersprüchlich und dysfunktional.

### **Frei- und Aufenthaltsräume**

Freiräume sind nicht nur ökologisch, sondern auch sozial wichtig. Sie sind Treffpunkte, Begegnungs- und Aufenthaltsorte, sei es für die Bewohnenden, die dort Arbeitenden, Besuchende oder für Gruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Bei der Grössenordnung von mehr als 4000 bis 6000 Menschen muss auch entsprechender Freiraum geschaffen werden. Dies ist in der vorliegenden Planung weitgehend untergegangen bzw. hat in der auf Maximierung der bebaubaren Flächen ausgerichteten Perspektive wenig Resonanz gefunden. Die als Grün- und Freiraum bezeichneten Flächen (bei Salewski Nater auch als Netze bezeichnet) erfüllen die Funktion öffentlicher Aufenthaltsmöglichkeiten nur schwach. Sie sind eher geschäftige Durchgänge oder kleine Inseln zwischen gedrängten Bauten. Man könnte sagen: Der Stadtraum Bahnhof hastet, aber er atmet nicht. Der Verweis auf weit entfernte Freiflächen (z.B. Königsfelden, welches eigentlich einer anderen Bedürfnisgruppe dienen soll) zeigt, dass Kosten im Zusammenhang mit Freiflächen in der vorliegenden Planung ausgelagert werden. Das finden wir problematisch. Ein so grosses neues Quartier mit so hoher Dichte muss in sich selber auch Gelegenheiten schaffen, solche Bedürfnisse vor Ort zu leben. Hier besteht in der vorliegenden Planung ein grundsätzlicher Mangel. Auch das Areal des Rütenenschulhauses darf nicht einfach dem Stadtraum als sozialer Freiraum zugerechnet werden.

### **Soziales Zusammenleben im Stadtraum und mit den Quartieren**

Die Testplanung hat die sozialen Themen, welche der neue Stadtteil mit sich bringt, weitgehend ausgeklammert. Die Betrachtung des Sozialraums beschränkt sich wesentlich auf Nutzungsmix und Erdgeschossnutzungen. Dabei ist absehbar, dass der neu zu bildende Raum mit seinem urbanen Charakter neue Themen für Brugg und Windisch mit sich bringt. Wie sollen urbane Bedürfnisse mit den dörflichen und kleinstädtischen vereinbart werden? Welche Lebensformen

und Mentalitäten treffen hier aufeinander? Die Testplanung spricht diese Themen in ihrer auf Auslotung der Dichte gerichteten Perspektive nicht an.

Es braucht unserer Meinung nach frühzeitig eine Regelung für einen institutionellen und finanziell abgesicherten Rahmen, der die Entwicklung des sozialen und kulturellen Zusammenlebens von Bisherigem und Neuem unterstützt. Die gegenseitige Integration soll proaktiv und nicht nur nachgelagert und aufgrund problematischer Situationen angegangen werden. Denn die sozialen Herausforderungen eines solchen grossen Bevölkerungsanstiegs liegen am Ende des Tages in der Verantwortung der Gemeinden. Diese Herausforderungen müssen mit den Grundeigentümern diskutiert werden, und es muss frühzeitig ein Rahmen für Lösungen vereinbart werden.

### **Raumsicherung für die Schule**

Unter der Annahme, dass im Verlauf der nächsten Jahrzehnte vor allem auf dem Süssbach- und Gleisfeldareal neu viele Familien mit Kindern wohnen werden, erstaunt uns, dass in der Testplanung die Raumsicherung für eine neue (oder erweiterte) Primarschule nicht thematisiert wurde. In diesem Zusammenhang muss auch die zukünftige Funktion des Rütene-Schulhausareals geklärt werden: Wie weit kann oder muss es in Zukunft als Freizeitareal des neuen Stadtteils dienen? Die Klärung dieser Frage ist nicht nur für unsere Quartiere, sondern für die gesamte Gemeinde wichtig.

### **Raumsicherung für Velo- und Fussgängerverkehr im Bahnhofsbereich**

Nicht direkt betroffen sind wir von der Führung der Velo- und Fussgängerströme im Stadtraum Bahnhof. Wir vermissen aber in der Testplanung ein Konzept, wie diese Ströme zukünftig organisiert werden sollen, besonders auch angesichts der Tatsache, dass die E-Mobilität im Langsamverkehr sich bezüglich des Tempos immer mehr vom herkömmlichen Langsamverkehr entfernt. Wir sind der Meinung, dass in der Testplanung die Raumsicherung für diese unterschiedlichen Verkehrsströme zu kurz kommt. Dies betrifft vor allem den Bereich der Industriestrasse, aber auch den Bereich Brunegg/Kabelwerkplatz. Die Raumsicherung für die differenzierten Geschwindigkeiten des Velo- und Fussgängerverkehrs muss unbedingt gewährleistet sein, selbst auf Kosten von bebaubarem Platz.

### **MIV-Erschliessung**

Ein spezielles Problem stellt die Erschliessung des Stadtraum für den MIV sowie die lange Phase des Baustellenverkehrs dar. Wir begrüssen aber, dass auf den Anschluss an die ZEL verzichtet wird, sehen aber grössere Probleme bei der Reutenenstrasse. Wir werden uns dazu gerne später noch genauer äussern.

Wir danken Ihnen sehr für die Kenntnisnahme unserer Einschätzungen und Vorschläge und deren Einbezug in die weiteren Planungsschritte. Wir werden uns selbstverständlich gerne auch an den weiteren partizipativen Schritten beteiligen.

Freundliche Grüße

QUARTIERVEREIN KLOSTERZELG-REUTENEN