

# Stellungnahmen aus dem Jahr 2026

## Raumplanung

---

Vom Vorstand am 18.06.2026 verabschiedet:

### Totalrevision des Parkierungsreglements der Stadt Brugg

---

#### **Ausgangslage**

Das derzeit gültige Parkierungsreglement und das Gebührenreglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Ersatzabgaben der Stadt Brugg sind seit dem 1. Januar 1998 unverändert in Kraft und entsprechen nicht mehr den heutigen rechtlichen, verkehrspolitischen und städtebaulichen Anforderungen. Gestützt auf das vom Stadtrat am 20. Januar 2025 verabschiedete Parkierungskonzept wurden ein neues Parkierungsreglement sowie eine neue Parkierungsverordnung erarbeitet, welche diese Reglemente ersetzen.

#### **Grundlage der regionalen Abstimmung**

Als Grundlage für die regionale Abstimmung gilt das Regionalentwicklungskonzept (REK) Brugg Regio, das vom Vorstand am 25. Juni 2015 verabschiedet wurde. Gemäss REK sind die Ortsteile Brugg, Laufrohr und Umiken Teil des Regionszentrums, während die Ortsteile Schinznach Bad und Villnachern zum ländlich geprägten Raum gezählt werden. Demnach sieht das REK für die einzelnen Ortsteile unterschiedliche Entwicklungsprofile vor.

Ausserdem definiert das REK die Ziele und Strategien hinsichtlich der Mobilität und der Bewältigung des Verkehrs. Dabei sollen die Erreichbarkeit des Regionszentrums gesichert, die Verkehrsinfrastrukturen effizient genutzt und die Belastungen des Strassennetzes möglichst begrenzt werden. Als entsprechende Schlüsselaufgabe sieht das REK unter anderem ein regionales Mobilitätsmanagement vor. Hinsichtlich der Parkierung hält das REK fest, dass die Gemeinden mit Parkplatzbewirtschaftung diese wo möglich harmonisieren, damit die Region künftig über ein einheitliches Parkplatzbewirtschaftungssystem verfügt.

#### **Brugg Regio Stellungnahme zur vorliegenden Planung**

##### ***Erwägungen und generelle Würdigung***

Die Totalrevision des Parkierungsreglements nimmt zentrale Anliegen des REK auf. Insbesondere die angestrebte Harmonisierung und Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung entspricht dem regionalen Ziel eines möglichst einheitlichen Parkplatzbewirtschaftungssystems. Aus regionaler Sicht ist zudem positiv zu würdigen, dass die Vorlage auf eine zweckmässige, effiziente und bedarfsgerechte Nutzung des öffentlichen Parkraums, die Reduktion von Such- und Pendlerverkehr sowie die Vermeidung unerwünschter Verlagerungseffekte ausgerichtet ist.

Die Totalrevision ist auch vor dem Hintergrund der gewachsenen Stadtstruktur nachvollziehbar. Durch die Eingemeindungen umfasst die Stadt Brugg heute sowohl urbane Ortsteile im Regionszentrum als auch Ortsteile im ländlich geprägten Raum. Eine einheitliche, aber flexible Reglementierung der Parkie-

rung und deren Bewirtschaftung ist im Sinne der Gleichbehandlung und der besseren Verständlichkeit begrüssenswert und nachvollziehbar. Gleichzeitig ist zu beachten, dass sich Ausgangslage, Nutzungsdruck, ÖV-Erschliessung, Mobilitätsverhalten und Nachfrage nach Parkplätzen zwischen den Ortsteilen unterscheiden können. So können beispielsweise dörfliche Grossveranstaltungen eine pragmatische Anwendung des Parkierungsreglements erfordern. Dies wird aus unserer Sicht durch § 3 Abs. 3 bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses ausdrücklich ermöglicht.

Die Einzelheiten des Reglements, insbesondere die Parkplatzkategorien, das Zonensystem der Blauen Zonen, die verschiedenen Parkkarten und die Bestimmungen zum Nachtparkieren erscheinen aus regionaler Sicht zweckmässig und ausgewogen. Auch der im Reglement definierte Gebührenrahmen erscheint aus regionaler Sicht angemessen. Als wichtig erachten wir, dass die tatsächlichen Gebühren soweit möglich auf diejenigen der Nachbargemeinde Windisch abgestimmt werden.

### **Empfehlungen**

Aus regionaler Sicht sind am vorliegenden Parkierungsreglement keine Anpassungen notwendig. Bei der Umsetzung empfehlen wir, die unterschiedlichen Ausgangslagen der einzelnen Ortsteile im Rahmen des gegebenen Spielraums angemessen zu berücksichtigen. Zudem kann die Parkplatzbewirtschaftung bei Bedarf mit den Nachbargemeinden und den regionalen Mobilitätszielen abgestimmt werden.

Über das Parkierungsreglement hinaus erachtet es Brugg Regio ausserdem als wichtig, dass die Zahlungsmethoden an den Parkierungsautomaten niederschwellig zugänglich, sicher sowie möglichst manipulations- und missbrauchsresistent sind (z.B. vor Missbrauch mittels gefälschter QR-Codes). Für Personen mit geringer Vertrautheit mit digitalen Zahlungssystemen soll eine geeignete Zahlungsmöglichkeit (z.B. Bargeld) gewährleistet bleiben.

*Vom Vorstand am 18.06.2026 verabschiedet:*

## **Förderprogramm Energie 2027-2030; Verpflichtungskredit**

---

Die vollständigen Unterlagen zur Vorlage und zur Anhörung sind zu finden unter [ag.ch/anhörungen](https://www.ag.ch/anhörungen).

### **Ausgangslage**

Der Regierungsrat beantragt einen Verpflichtungskredit "Förderprogramm Energie 2027–2030". Dieser Verpflichtungskredit erlaubt die kontinuierliche Weiterführung der Förderungen energieeffizienter Massnahmen und erneuerbarer Energien im Gebäudebereich. Der Verpflichtungskredit schafft die Grundlage, um Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe in den Kanton Aargau zurückzuholen.

### **Stellungnahme Brugg Regio**

#### **Frage 1**

Stimmen Sie der Weiterführung des Förderprogramms für Energieeffizienz und erneuerbare Energien bei Gebäuden zu, mit dem Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe in den Kanton Aargau zurückgeholt werden?

Ja

## Frage 2

Stimmen Sie dem Verpflichtungskredit für die Jahre 2027–2030 im Umfang von brutto 127,8 Millionen Franken zu, wovon der kantonale Anteil maximal 58,33 Millionen Franken beträgt?

völlig einverstanden

## Frage 3

Wie beurteilen Sie die im Anhörungsbericht in Kapitel 3.1.3 skizzierten Stossrichtungen und vorgesehenen Massnahmen des Förderprogramms Energie 2027–2030?

positiv

*Vom Vorstand am 30.04.2026 verabschiedet:*

# Zweckmässigkeitsbeurteilung «Velotunnel Bahnhof Brugg»

---

## Stellungnahme Brugg Regio

Brugg Regio dankt für die Gelegenheit, zum Bericht «Brugg – Windisch; Velotunnel Bahnhof Brugg, Zweckmässigkeitsbeurteilung» (Stand 15. Dezember 2025) Stellung nehmen zu dürfen, welcher die Machbarkeitsstudie vom 23. September 2023 vertieft und die dortige Bestvariante auf ihre Zweckmässigkeit prüft.

## Allgemeine Stellungnahme zum Vorhaben und zum Bericht

Brugg Regio erachtet den Velotunnel als regional bedeutende und attraktive Veloverbindung, mit der eine bestehende Netzlücke im regionalen Velonetz geschlossen werden kann. Insbesondere im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof kommt dem Projekt eine zentrale Bedeutung zu, da die erwartete Verdichtung und Nutzungsintensivierung zu einem deutlich steigenden Bedarf an leistungsfähigen und attraktiven Querungen für den Veloverkehr führen werden. Brugg Regio nimmt daher erfreut zur Kenntnis, dass die Zweckmässigkeitsbeurteilung dem Vorhaben Velotunnel in sämtlichen untersuchten Zuständen eine Verbesserung gegenüber dem Referenzzustand ohne Velotunnel attestiert und eine Weiterverfolgung empfiehlt. Aus regionaler Sicht ist dabei insbesondere entscheidend, dass der Velotunnel als Teil eines zusammenhängenden und leistungsfähigen Velonetzes wirkt.

Brugg Regio begrüsst, dass der Velotunnel in der Zweckmässigkeitsbeurteilung nicht isoliert, sondern im Kontext der gesamten Entwicklung des Bahnhofperimeters beurteilt wird. Die hergeleiteten Zustände ZS1 bis ZS16 ergeben sich aus der Kombination verschiedener Varianten (insbesondere der Rampenführungen nördlich und südlich des Tunnels) sowie unterschiedlicher Umstände (Verkehrsrégime und Velotauglichkeit der bestehenden Unterführungen) und werden als vollständig beurteilt. Die Auswahl der vertieft zu beurteilenden Zustände sowie der zurückgestellten Varianten ist nachvollziehbar begründet und wird in der Synthese nochmals reflektiert. Insgesamt wird das methodische Vorgehen als schlüssig und nachvollziehbar beurteilt. Ebenso erachten wir die gewählten Indikatoren für die Vergleichswertanalyse und die Kostennutzenanalyse als sachgerecht. Daraus ergibt sich somit eine fundierte und belastbare Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens.

Das Fazit der Kostennutzenanalyse, wonach der Nutzen des Velotunnels die Kosten überwiegt, wird positiv zur Kenntnis genommen. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine ausreichende Anzahl Velofahrender im Einzugsbereich des Tunnels. Die Empfehlung, dass bei den Transformationsarealen sowie generell den Entwicklungen rund um den Bahnhof Brugg auf eine ausgeprägte Velofreundlichkeit zu achten ist, unterstützen wir. Insbesondere im Stadtraum Bahnhof Süd ist ein velofördernder Ansatz zu verfolgen.

Es ist jedoch festzuhalten, dass sich die Ausgangslage mit der fortschreitenden Planung der Gebietsentwicklung zwischenzeitlich verändert hat. Das Kapitel 2 des Berichts widerspiegelt den aktuellen Stand der Gebietsentwicklung somit nicht mehr vollständig, zumal zwischenzeitlich die Ergebnisse der Testplanung vorliegen und diverse Entscheide zur Erschliessung des Entwicklungsgebiets getroffen wurden. Entsprechend basiert auch die der Zweckmässigkeitsbeurteilung zugrunde liegende Analyse teilweise nicht mehr auf dem aktuellen Kenntnisstand. Angesichts der komplexen Methodik der Zweckmässigkeitsbeurteilung und der Vielfalt der berücksichtigten Faktoren und Indikatoren lässt sich nur schwer abschätzen, ob unter Berücksichtigung der veränderten Ausgangslage ein anderes Fazit resultieren würde. Wir empfehlen daher, die entsprechenden Inhalte zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

### **Stellungnahme zum bestbewerteten Zustand ZS2**

Gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung schneidet der Zustand ZS2 (Sbu-A1/West-Zstr) am besten ab. Dieser umfasst eine Westausrichtung der beiden Rampen des Velotunnels bei gleichzeitiger Schaffung einer Veloverbindung durch die Unterführung Zürcherstrasse und Schliessung des Süssbachtunnels für den Veloverkehr. Die Wahl des Bestzustandes wird grundsätzlich unterstützt, zumal dieser auch der Bestvariante A1 der Machbarkeitsstudie (bei gleichzeitigem Ausbau der Zürcherstrasse) entspricht. Allerdings beruht die positive Beurteilung auf diversen Annahmen, welche noch nicht bestätigt sind. Dazu haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Bericht hält fest, dass Zustände mit einer Westausrichtung beider Rampen ohne Veloangebot auf der Zürcherstrasse zu vermeiden sind. Die Umsetzbarkeit einer durchgehenden Veloinfrastruktur in der Unterführung Zürcherstrasse ist jedoch bislang nicht geklärt und wird in Frage gestellt. Entsprechend sollten Zustände mit Ostausrichtung der Rampe(n) nicht voreilig verworfen werden, sondern weiterhin als mögliche Zustände weiterverfolgt werden. Wir unterstützen die Empfehlung im Bericht, wonach die Machbarkeit von durchgehenden Velomassnahmen auf der Achse Zürcherstrasse – Badenerstrasse zeitnah zu prüfen ist.
- Im Bericht wird angenommen, dass zur Variante A1 die velofreundliche Gestaltung der Stapferstrasse gehört. Die Stapferstrasse soll einen beidseitigen Velostreifen erhalten. Ein Nachweis der Machbarkeit liegt hierfür jedoch nicht vor. Solange die Machbarkeit nicht nachgewiesen ist, sollte die Ostausrichtung (A2) der nördlichen Rampe nicht verworfen werden.
- Als grösster Vorteil der Variante A1 gegenüber der Variante A2 wird die Möglichkeit der Anbindung an die vorgesehene Velostation genannt. Auch hier ist zu erwähnen, dass die Machbarkeit der Velostation noch nicht geprüft wurde und dieser Vorteil somit auch noch entfallen könnte.
- Das Fahrverbot für Velos in der Süssbachunterführung wurde erst vor knapp zwei Jahren aufgehoben, was einer langen politischen Forderung mit medialem Echo entsprach. Eine erneute Schliessung der Unterführung nach wenigen Jahren ist aufgrund der im Bericht genannten Gründe und Wechselwirkungen zwar nachvollziehbar, könnte aber insbesondere hinsichtlich der planerischen

Konsistenz und Akzeptanz in der Bevölkerung Fragen aufwerfen, zumal die Süssbachunterführung und deren Zufahrten (Rampen) für die Öffnung für den Veloverkehr extra ausgebaut und ertüchtigt wurden.

### **Stellungnahmen der Regionsgemeinden**

Hinsichtlich detaillierter Rückmeldungen zu einzelnen Textpassagen, Formulierungen und Bezeichnungen verweist Brugg Regio auf die Stellungnahmen der Stadt Brugg (inkl. beiliegender Aktennotiz), der Gemeinde Windisch und allfälliger weiterer Regionsgemeinden.

### **Fazit**

Zusammenfassend erachtet Brugg Regio den Velotunnel südwestlich des Bahnhofs Brugg als wichtiges Vorhaben zur Schliessung einer bestehenden Netzlücke im regionalen Velonetz sowie zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Raum Brugg–Windisch. Die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung sind insgesamt nachvollziehbar und werden in ihren Grundzügen unterstützt.

Von zentraler Bedeutung ist jedoch, dass die der Beurteilung zugrunde liegenden Annahmen und Grundlagen den aktuellen Stand der Gebietsentwicklung im Stadtraum Bahnhof widerspiegeln. Da sich die Ausgangslage seit Erstellung des Berichts teilweise verändert hat, ist eine Überprüfung und gegebenenfalls Aktualisierung der entsprechenden Inhalte angezeigt.

Unter dieser Voraussetzung und unter Berücksichtigung der noch offenen fachlichen Fragestellungen wird die Weiterverfolgung des Projekts unterstützt.

*Vom Vorstand am 12.03.2026 verabschiedet:*

## **DBVU: Baugesetz (BauG); Änderung**

---

Die vollständigen Unterlagen zur Vorlage und zur Anhörung sind zu finden unter [ag.ch/anhörungen](https://www.ag.ch/anhörungen).

### **Ausgangslage**

Der neue Art. 5a im revidierten Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR.700) verpflichtet die Kantone, den Abbruch von Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone grundsätzlich zu finanzieren. Ausgenommen sind Fälle, in denen eine anderweitige gesetzliche Pflicht zur Tragung der Abbruchkosten besteht. Mit den geplanten Anpassungen des kantonalen Baugesetzes soll die Kostentragungspflicht für gewisse Kategorien von Rückbauten definiert und damit der schonende Umgang mit öffentlichen Geldern optimiert sowie Rechtssicherheit geschaffen werden. Zudem soll die Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden geregelt werden.

### **Stellungnahme Brugg Regio**

#### **Frage 1**

§ 44a: Sind Sie einverstanden, dass im kantonalen Recht für klar umschriebene Fälle eine Pflicht zur Tragung von Rückbaukosten durch die Eigentümer oder sonstige Berechtigte festgelegt wird?

x Ja

## Frage 2

§ 44a: Sind Sie mit den gewählten Kategorien für die Kostentragungspflicht einverstanden?

Eher einverstanden

Bemerkungen:

Brugg Regio ist mit den gewählten Kategorien grundsätzlich einverstanden. Im Sinne des Grundsatzes, dass Abbrüche von Bauten und Anlagen, welche nicht dem raumplanerischen Stabilisierungsziel dienen, nicht durch die öffentliche Hand zu prämiert sind, müsste der Katalog gar noch etwas ausgeweitet werden: Wenn ein Ersatzneubau erstellt wird, dürfte generell keine Abbruchprämie ausgerichtet werden – auch dann nicht, wenn es sich um Bauten oder Anlagen mit landwirtschaftlicher oder touristischer Nutzung handelt. Inwieweit eine solche Kategorie vereinbar mit dem Bundesrecht ist, bliebe jedoch zu klären.

## Frage 3

§ 44b: Sind Sie einverstanden, dass die Gemeinden die Kosten der Abbruchprämie auf eigenem Gemeindegebiet hälftig mittragen?

Nein

Bemerkungen:

Die Ausführungen im Kapitel 6 des Anhörungsberichts sind an sich korrekt: Den Gemeinden steht bei Erträgen aus der Mehrwertabgabe die Hälfte des kantonalen Mindestsatzes zu. Zusätzlich erhalten die Gemeinden im Gegensatz zum Kanton die zusätzlichen Abgaben, wenn sie den Mindestabgabesatz für die Mehrwertabgabe erhöhen oder Mehrwertabgaben bei anderen Planungsvorteilen (z.B. Auf- und Umzonungen, Gestaltungspläne) erheben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Gemeinden im ländlichen Raum aufgrund der Vorgaben des kantonalen Richtplans in ihrem Wachstum stark eingeschränkt sind und daher in ihren Nutzungsplanungsrevisionen kaum oder keine mehrwertabgaberelevante Ein-, Auf- und Umzonungen vornehmen können. Somit können auch kaum oder keine Erträge aus der Mehrwertabgabe erzielt werden. Paradoxerweise befindet sich aber gerade im ländlichen Raum ein Grossteil der Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone. Der neue § 44b könnte daher Gemeinden im ländlichen Raum mit stark eingeschränkten Wachstumsmöglichkeiten und gleichzeitig vielen Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone vor Finanzierungsschwierigkeiten stellen. Ausserdem führt die geschilderte Tatsache dazu, dass im ländlichen Raum die Abbruchprämie nicht mehr primär aus den Erträgen der Mehrwertabgabe finanziert werden kann (da keine Erträge vorhanden), was Art. 5a Abs. 2 nRPG widerspricht.

Brugg Regio erachtet den neuen § 44b und die vorgeschlagene Kostenteilung insgesamt als nicht gerechtfertigte Bestrafung von zahlreichen Gemeinden im ländlichen Raum, die zudem nicht mit den zukünftigen Bestimmungen zur Abbruchprämie in Art. 5a nRPG vereinbar ist. Brugg Regio schlägt folgende Alternativen für die Kostenteilung vor:

- Variante 1: Finanzierung der Abbruchprämie vollumfänglich über die kantonalen Erträge der Mehrwertabgabe

- Variante 2: Finanzierung der Abbruchprämie über die kantonalen Erträge der Mehrwertabgabe, wenn eine Gemeinde zu wenig Erträge aus der Mehrwertabgabe erzielen konnte, um die Abbruchprämie aus diesen zu finanzieren
- Variante 3: Festhalten an der vorgeschlagenen Kostenteilung, aber Neugestaltung der Verteilung der Mehrwertabgabe

Vom Vorstand am 12.03.2026 verabschiedet:

## DBVU: Anpassung des Richtplans: «Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung»

---

Die vollständigen Unterlagen zur Vorlage und zur Anhörung sind zu finden unter [ag.ch/anhörungen](https://www.ag.ch/anhörungen).

### Ausgangslage

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 10. Dezember 2025 das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ermächtigt, die Anhörung, Vernehmlassung und Mitwirkung zur Aktualisierung des Richtplans durchzuführen. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, welches mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Raumplanungsgesetz des Bundes und dem Richtplankapitel Siedlung des Kantons Aargau abgestimmt ist und einen Zeithorizont bis 2040 beinhaltet.

### Stellungnahme Brugg Regio

#### Frage 1 Handlungsbedarf, vgl. Kapitel 2 Verkehrsanalyse und -entwicklung (Seite 10)

Ist die im GVK dargelegte Beurteilung des Handlungsbedarfs im Raum Baden und Umgebung nachvollziehbar?

völlig einverstanden

#### Frage 2 GVK-Massnahmenfächer 2040, vgl. Kapitel 3.5 GVK-Massnahmenfächer 2040 (Seite 21) und Kapitel 7.2.4 Erste Umsetzungsetappe (Seite 55)

Ist das GVK mit seinen fünf Handlungsfeldern und der ersten Umsetzungsetappe mit prioritär umzusetzenden Massnahmen nachvollziehbar ausgelegt?

eher einverstanden

### **Frage 3 Langfristige Optionen,**

**vgl. Kapitel 3.5.7 öV-Hauptkorridore als langfristige Option (Seite 26) und Kapitel 3.5.8 Strassennetzergänzung als Option bei Bedarf (Seite 28)**

Ist es nachvollziehbar, dass Raum für mögliche langfristige Verkehrslösungen (öV-Hauptkorridore und eine Strassennetzergänzung ZEL lang) im Richtplan gesichert wird?

x eher nachvollziehbar

### **Frage 4 Umsetzung**

**vgl. Kapitel 3.5 GVK-Massnahmenfächer 2040 (Seite 21) und 4.4 Umsetzungsorganisation (Seite 40)**

Welche Herausforderungen oder Hindernisse sehen Sie bei der Umsetzung des GVK-Massnahmenfächers 2040?

Bemerkungen:

Brugg Regio ist mit den sieben Zielen gemäss Kapitel 3.2 des Anhörungsberichts einverstanden und erachtet die zahlreichen Massnahmen in den fünf Handlungsfeldern als zielführend. Die Massnahmen stellen eine gleichberechtigte Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsträger im Raum Baden und Umgebung sicher. Ebenso erachten wir es als richtig, vorerst eine erste Umsetzungsetappe vorzunehmen und anschliessend deren Wirkung bzw. die Zielerreichung zu überprüfen, bevor auf weitreichendere Massnahmen wie die umstrittene Zentrumsentlastung Baden oder die Verlängerung der Limmattalbahn zurückgegriffen wird.

In diesem Zusammenhang erscheint es etwas irritierend, dass die Zentrumsentlastung Baden mit der bevorstehenden Richtplananpassung bereits festgesetzt werden soll. Eine Festsetzung setzt voraus, dass das Vorhaben vollständig räumlich abgestimmt ist. Angesichts der noch schwer abschätzbaren Wirkung der ersten Umsetzungsetappe wird dies in Frage gestellt. Aus dem gleichen Grund erscheint es fragwürdig, in Bezug auf die Zentrumsentlastung bereits einen Variantenentscheid (ZEL lang mit Option Umfahrung Untersiggenthal / ZEL lang+) vorzunehmen. Müsste nicht zuerst die Wirkung der ersten Umsetzungsetappe bekannt sein, bevor ein sinnvoller und fundierter Variantenentscheid vorgenommen werden kann?

Die vorläufige Sistierung einer Realisierung der Zentrumsentlastung Baden birgt für die benachbarte Region Brugg auch Risiken. Die Realisierung der Zentrumsentlastung Brugg führt für den Durchgangsverkehr aus dem Raum Zürich in Richtung Zurzibiet bzw. süddeutscher Raum zukünftig zu einer Attraktivierung der Achse A1 – Brugg/Windisch – Siggenthal Station gegenüber der Achse A1 – Neuenhof – Baden – Siggenthal Station. Sollte auf die Realisierung einer Zentrumsentlastung Baden verzichtet werden, ist eine vollständige Verlagerung des motorisierten Durchgangsverkehrs auf die Achse via Brugg/Windisch zu vermeiden, damit der Region Brugg nicht der nächste Verkehrskollaps bevorsteht. Wir sind uns bewusst, dass dies auch stark davon abhängt, welche flankierenden Massnahmen im Raum Brugg Windisch umgesetzt werden und werden uns mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Zentrumsentlastung Brugg eine positive Wirkung erzielen kann.

Die angestrebte Projektorganisation, welche auf den positiven Erfahrungen bei der Erarbeitung des GVK aufbaut, wird begrüsst. Bei der Planung von Massnahmen, welche auch die benachbarte Region Brugg betreffen oder Auswirkungen auf diese hat, ist ein angemessener Beizug des Regionalplanungsverbandes Brugg Regio zu gewährleisten.

Vom Vorstand am 12.03.2026 verabschiedet:

## DBVU: Anpassung des Richtplans: Festsetzung des Materialabbaugebiets von kantonaler Bedeutung «Gabenchopf West»

---

Die vollständigen Unterlagen zur Vorlage und zur Anhörung sind zu finden unter [ag.ch/anhörungen](https://www.ag.ch/anhörungen).

### Ausgangslage

Der Gemeinderat Villigen beantragt auf Ersuchen der Projektantin Holcim Schweiz AG die Festsetzung des Materialabbaugebiets von kantonaler Bedeutung "Gabenchopf West" im Richtplan (Kapitel V 2.1, Beschluss 2.1). Das Materialabbaugebiet ist zurzeit als Vororientierung im Richtplan bezeichnet.

Nach der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung und Vernehmlassung entscheidet der Regierungsrat über den Antrag an den Grossen Rat. Im Anschluss an den Grundsatzentscheid des Grossen Rats über den Standort erfolgt die weitere Konkretisierung des Vorhabens im Nutzungsplanungs- und im Baubewilligungsverfahren.

### Stellungnahme Brugg Regio

Grundsätzlich begrüsst Brugg Regio, mit der Erweiterung des Materialabbaus am Gabenchopf in der Gemeinde Villigen und der damit verbundenen Festsetzung des Materialabbaugebiets von kantonaler Bedeutung «Gabenchopf West» einen Beitrag zur Rohstoffversorgung im Kanton Aargau leisten zu können. Brugg Regio ist interessiert an einem bedarfsgerechten, landschaftsverträglichen, räumlich gleichmässig verteilten sowie sinnvoll etappierten Materialabbau.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass Materialabbaugebiete stets auch mit Emissionen, namentlich Lärm, Staub und Mehrverkehr verbunden sind, die es so weit als möglich zu minimieren gilt. Brugg Regio hat im Zusammenhang mit den verkehrlichen Auswirkungen von Materialabbaugebieten in seiner Stellungnahme vom 04. April 2025 zur Anpassung des Richtplankapitels V 2.1 «Materialabbau» festgehalten, dass die Neuaufnahme von Standorten auf der orografisch linken Seite der Aare aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen als eher problematisch beurteilt wird. Dieser Punkt ist im vorliegenden Fall insofern zu relativieren, dass sich das angeschlossene Zementwerk in Würenlingen auf der gegenüberliegenden Seite der Aare befindet (wobei auch hier die Erschliessung durch das Siedlungsgebiet führt). Ausserdem handelt es sich nicht um einen neuen Standort, sondern um eine Erweiterung eines bestehenden Materialabbaus. Die Tatsache, dass mit dem Vorhaben kein neuer Standort erschlossen werden muss, erachten wir insgesamt als vorteilhaft. Wir gehen davon aus, dass mit der Erweiterung des Materialabbaus am Gabenchopf gegenüber heute keine zusätzlichen Emissionen entstehen, sondern nur die heute bereits bestehenden Emissionen auch künftig anfallen.

Umstritten ist im vorliegenden Fall im Besonderen die Landschaftsverträglichkeit des Vorhabens, zumal das Materialabbaugebiet im BLN-Objekt 1108 «Aargauer Tafeljura» liegt und grossflächig Wald betroffen ist. Ein Blick auf das Luftbild genügt, um zu erkennen, dass der Materialabbau am Gabenchopf eine Narbe von unvergleichbarem Ausmass in der Landschaft hinterlässt. Gemäss der Einschätzung der ENHK stellt das Vorhaben nicht bloss eine erhebliche, sondern eine schwere Beeinträchtigung des BLN-Objekts dar. Wir anerkennen aber, dass die im Gutachten der ENHK geforderten Nachweise erbracht wurden, soweit dies auf Richtplanstufe bereits möglich und sinnvoll ist, und insbesondere eine Alternativstandortprüfung erfolgt ist. In den Berichten werden Massnahmen erläutert, die zu einer Milderung der Beeinträchtigung der Landschaft führen können. Ebenso wird aufgezeigt, dass durch

den Materialabbau und die anschliessende Renaturierung neue Lebensräume geschaffen werden können, welche einen positiven Einfluss auf die Biodiversität haben. Insgesamt wird dem Aspekt der Landschaftsverträglichkeit in der aktuellen Planungsphase gebührende Beachtung geschenkt. Dennoch erachten wir es als wichtig, im Rahmen des Materialabbaus keine Möglichkeit auszulassen, um die Beeinträchtigung der Landschaft zu minimieren, und die Anstrengungen zur Förderung der Biodiversität vollumfänglich weiterzuführen. Wir beantragen, dass im Rahmen der Nutzungsplanung die entsprechenden Massnahmen definiert und mit entsprechenden, griffigen Bestimmungen sichergestellt werden.

Der Abbau von Material in Gebieten mit Grund- und Quellwasser kann einen erheblichen Einfluss auf die Wasserqualität (Trübung) sowie die Wassermenge haben (Rückgang Wasserertrag). Wir beantragen daher, dass im Rahmen der Ausführung des Materialabbaus auf die Grundwasserströme und Quellen geachtet wird und erforderlichen Massnahmen getroffen werden, damit die Grundwasserströme und Quellen erhalten werden können.

Bei Fragen oder Unklarheiten zögern Sie bitte nicht, die Geschäftsstelle Brugg Regio (056 560 50 00 / [info@bruggregio.ch](mailto:info@bruggregio.ch)) zu kontaktieren.