

So grosszügig wird der neue Bahnhof

Lenzburg Der «Seetaler» wird ans SBB-Netz angebunden. Die Querung der Bahnhofstrasse wird mit Barriere gesichert

VON RUTH STEINER (TEXT UND FOTO)

Zurück auf Feld eins: Das hiess es 2014 bei der Planung für den Ausbau des Bahnhofs Lenzburg. Aufgrund steigender Pendlerzahlen hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei den Perrons und den Gleisabständen neue Massstäbe festgelegt.

Nun haben sich die Stadt Lenzburg zusammen mit den SBB, dem Kanton und Verkehrsplaner Metron AG, Brugg, Gedanken darüber gemacht, wie der Bahnhof Lenzburg in Zukunft als regionale Verkehrsdrehscheibe funktionieren soll und wie die dazugehörige Infrastruktur eingepasst werden kann. Nach 1½ Jahren liegt das Resultat als «Funktionale Studie Verkehr» vor. «Es ist für die Stadt Lenzburg ein riesiges Projekt und für die Region wichtig», sagte der zuständige Stadtrat Martin Stücheli bei der Präsentation der Studie. Das Fazit: Dem Bahnhof Lenzburg steht ein Eingriff in einer Grössenordnung vor, das kein Stein mehr auf dem ändern bleiben wird.

Heute platzt der Bahnhof zu Spitzenzeiten aus allen Nähten. In Zukunft sollen grössere Pendlerströme sicherer abgewickelt werden können. «In Spitzenzeiten wie morgens zwischen 7.15 Uhr und 7.45 Uhr werden es rund 2200 Personen im Fern- und Regionalverkehr sein», erklärt Christian Brenner, bei der Stadt Lenzburg zuständig für Tiefbau und Verkehr.

Die Eingriffe erfolgen hauptsächlich bei der Perron- und Gleisanlage sowie auf der südlichen Seite des Bahnhofs. Nordseitig grenzt er an ein Wohnquartier. Ende letzten Jahres hat der Bund im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bahnnetze für den Bahnhof Lenzburg 192 Millionen Franken reserviert.

Bei der Präsentation des umfangreichen Dossiers wurde rasch klar, dass viele Fragen noch ungeklärt sind. Stadtrat Marin Stücheli bestätigte dies. «Trotz mittlerweile grosser Pläne ist noch ein grosser Unsicherheitsfaktor da», sagte er mit Blick auf das vor ihm auf dem Tisch ausgebreitete riesige Papier. Dieses zeigt eine Übersicht über den neuen Bahnhof und dessen zukünftige Umgebung. Als verbindlichen Teil des Plans bezeichnete Stücheli «die Gleisgeometrie», das heisst den Platzbedarf der SBB für die erweiterten Perrons und Gleisanlagen. Dabei sind die wichtigsten Fakten nicht neu, sie sind bereits in den vergangenen Monaten sukzessive bekannt geworden.

■ Zu den offenkundigen Änderungen gehört die zweite Unterführung im westlichen Teil des Bahnhofs. Sie war ursprünglich nicht vorgesehen. In der Zwischenzeit haben auch die SBB deren Notwendigkeit erkannt. An den Kosten von acht Millionen Franken hat sich Lenzburg mit zwei Millionen zu beteiligen.



Stadtrat Martin Stücheli, Christoph Schnegg, Abteilungsleiter Stadtplanung und Hochbau, Christian Brenner, Abteilungsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Lenzburg, und Michael Wägli, TBF + Partner AG, Zürich, der die Stadt beim Projekt Bahnhof unterstützt (v. r.) bei der Studienpräsentation.

«In Spitzenzeiten wie morgens zwischen 7.15 Uhr und 7.45 Uhr werden rund 2200 Personen im Fern- und Regionalverkehr erwartet.»

Christian Brenner
Leiter Abteilung Tiefbau und Verkehr

■ Die Seetalbahn wird direkt in den Bahnhof eingeführt, dafür wird ein neues Perron erstellt. Die Passagiere freuts: Sie müssen beim Umsteigen nicht mehr die Bahnhofstrasse überqueren. Der Preis für diese Lösung: Der «Seetaler» wird in Zukunft bei der Ein- und Ausfahrt in den Bahnhof die Bahnhofstrasse queren. Laut Christian Brenner soll deshalb die «Gleisanlage so weit optimiert werden, dass die Zerschneidung des Bahnhofplatzes möglichst gering ausfällt». Auf der Bahnhofstrasse wird deshalb eine Schrankenanlage installiert, die zweite Barriere nebst der bereits bestehenden auf der Augustin-Keller-Strasse.

■ Die Gleisanlage wird auf sieben Gleise erweitert. Dabei ist ein Gleis einzig für den Transitverkehr vorgesehen und bleibt ohne Perron.

■ Die Perrons werden um rund 50 Prozent verbreitert, von bisher rund acht auf zwölf Meter an den breitesten Stellen.

Testplanung soll klären

Was noch einer Klärung bedarf, ist auf dem vorliegenden Plan schraffiert dargestellt. Innerhalb dieses Perimeters sollen in einer Testplanung denkbare Varianten ausgearbeitet werden. Diese dienen als

Grundlage für den anschliessenden Richtplan.

Das SBB-Aufnahmegebäude muss den erweiterten Perron- und Gleisanlagen weichen. (Mit der revidierten Bau- und Nutzungsordnung kann im westlichen Teil bis zu 30 Meter hoch gebaut werden. Das lässt Raum für weitergehende Überlegungen.)

Wohin mit dem Bushof mit total 13 Buskanten? An mindestens vier Orten um den Bahnhof verteilt soll Platz für 1500 Fahrräder geschaffen werden. Rund 260 Park & Ride-Abstellplätze sind vorgesehen. Hinzu kommen Flächen für Mobility-Au-

tos, Taxi, Kurzzeitparking und Kiss & Ride-Stops. Ebenso steht zur Debatte, wie den Nachbarn wie beispielsweise der Post eine Zusammenarbeit schmackhaft gemacht werden kann. Immerhin liegt das Post-Areal auf dem «Spielplan» innerhalb des Ausbauperimeters, der sich vom Kreisbahnhofstrasse bis zum Gelände der Schwarz Stahl hinzieht. Die Grundeigentümer innerhalb dieses Bereichs werden in die Gespräche miteinbezogen. Ebenso die Nachbargemeinden. Auch wurde die Begleitkommission Bahnhofplatz wieder reaktiviert, ebenso das Informationsportal www.anschlusslenzburg.ch.

BAUSTELLE BAHNHOF

SBB starten 2024

Bisher hatten die SBB den Ausbau des Bahnhofs Lenzburg zeitlich vom Abschluss des Eppenberg-tunnels abhängig gemacht: Die Rede war vom Jahr 2022. Mit dem Vorliegen der «Funktionale Studie Verkehr» liegt nun ein neuer Termin auf dem Tisch. Laut jüngsten Aussagen wird der Baustart 2024 erfolgen.

Der Zeitplan für die übrige Infrastruktur hängt vom Baufortschritt bei den Perron- und Gleisanlagen ab. Es ist vorgesehen, mit dem Bau des Bushofes 2026 zu beginnen. Dieses Zeitmanagement darf allerdings nicht allzu sehr in Verzug geraten, will man den Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation nicht aufs Spiel setzen. (STR)