

Entwicklungsrichtplan Bahnhof Lenzburg

Erläuterungsbericht

Stand 27. Januar 2023



Auftraggeber

Stadt Lenzburg
Abteilung Stadtplanung und Hochbau
Kronenplatz 24
5600 Lenzburg

Auftragnehmerin

Marti Partner Architekten und Planer AG
Zweierstrasse 25
8004 Zürich

und

Niederlenzerstrasse 25
5600 Lenzburg

Tel: 044 422 51 51 / 062 891 68 88

E-Mail: planung@martipartner.ch

www.martipartner.ch

Bearbeitung: Hannes Schwörer

Verantwortliche Partnerin: Lidia Räber

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Zweck / Verbindlichkeit	4
1.2	Bestandteile	5
1.3	Perimeter	5
2	Ablauf Gesamtprojekt	6
2.1	Vorgeschichte	6
2.2	Funktionale Studie Verkehr	6
2.3	Grundlagen BNO	6
2.4	Vorgehen Gesamtplanung	6
3	Erläuterungen ERP	9
3.1	Allgemeine Bestimmungen	9
3.2	Teilgebiete	10
3.3	Freiraum	13
3.4	Verkehr	13
3.5	Weitere Bestimmungen	16
4	Organisation und Ablauf	16
4.1	Umsetzung	16
4.2	Planungsorganisation	16
4.3	Planungsablauf	18

Abbildungsnachweis: siehe Quellenangabe Beschriftung

alle übrigen Pläne und Skizzen ohne Quellenangabe sind eigene Abbildungen der
Marti Partner, Architekten und Planer AG

1 Ausgangslage

Bahnhof Lenzburg

Der Bahnhof Lenzburg muss an das erhöhte Verkehrsaufkommen und neuen Gegebenheiten angepasst werden. Im Zuge der starken Bevölkerungsentwicklung von Stadt und Region haben die Publikumsanlagen des Bahnhofs ihre Kapazitätsgrenze als Verkehrsdrehscheibe erreicht. Das südlich an die Bahnanlagen angrenzende Gebiet ist für Bahn- und Busreisende das Eingangstor zur Stadt Lenzburg und ein wichtiges Bindeglied zu den sich stark entwickelnden Quartieren im Westen. Ebenso kommt der Bahnhofstrasse eine besondere Bedeutung zu.

Die Gleisanlage benötigt mehr Platz, eine zusätzliche Personenunterführung wird erstellt und die Seetalbahn wird in das Gleisfeld integriert. Diese Massnahmen verändern das südwestliche Bahnhofquartier stark und sind Impuls und Chance für die umfassende Weiterentwicklung des städtebaulich wichtigen Ortes. Das Aufnahmegebäude muss neu erstellt, der Bushof neu disponiert sowie das Bahnhofumfeld neu strukturiert und aufgewertet werden.

Umfassende Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des Bahnhofareales wurden aus einer Testplanung mit Vertiefungsstudien (2021/2022) gewonnen, darauf basierend erfolgte die Erstellung eines Syntheserberichtes mit Syntheseplan, welcher die Erkenntnisse zusammenfasst und den Konsens der Auftraggeber zur Erarbeitung der weiteren Planungsschritte wiedergibt.

Grundlagen

Für die Ausarbeitung des Entwicklungsrichtplanes basierend auf §21 Abs. 2 rev. BNO (Vorwirkung, da Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022) stehen die folgenden Grundlagen zur Verfügung:

- Testplanung Bahnhof, Bericht und Syntheseplan, 12. November 2021, inkl. Vertiefungsstudien Teilgebiete B und D
- Entwurf BNO und Bauzonenplan Stadt Lenzburg, Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022

1.1 Zweck / Verbindlichkeit

Der Entwicklungsrichtplan bezweckt als behördenverbindliche Grundlage die geordnete räumliche, funktionale und gestalterische Entwicklung des Perimeters. Dieser soll die Basis für eine langfristige Koordination der verschiedenen Planungs- und Bauvorhaben im Perimeter wiedergeben. Dabei sind die Qualitätsansprüche der Lage und Bedeutung des Gebiets angemessen zu sichern. Der Entwicklungsrichtplan bildet die Grundlage für die baulichen Entwicklungen im betrachteten Perimeter und stellt für die Behörden eine Beurteilungsgrundlage für nachfolgende Gestaltungspläne und Baugesuche dar. Er

dient insbesondere als Grundlage für den Erlass des Gestaltungsplanes sowie der vor- und nachgelagerten qualifizierten Verfahren gemäss § 21 Abs. 3 BNO gemäss Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022.

1.2 Bestandteile

Verbindliche Bestandteile des Entwicklungsrichtplanes sind der Plan im Massstab 1:1'500 und die dazugehörigen Bestimmungen. Diese enthalten die behördenverbindlichen Festlegungen innerhalb des betrachteten Perimeters. Der vorliegende Erläuterungsbericht gilt als orientierender Bestandteil.

1.3 Perimeter

Die Auftraggeber (Stadt Lenzburg, Kanton Aargau, SBB Immobilien, SBB Infrastruktur und PostFinance AG) haben sich verpflichtet, im Zusammenhang mit künftigen Bauprojekten im Perimeter, für den Abtausch von Arealflächen sowie für Arrondierungen Hand zu bieten, um die von den Parteien beabsichtigten Nutzungen zu ermöglichen.

Entsprechend den Eigentumsverhältnissen der einzelnen Parzellen resultiert für den Entwicklungsrichtplan der folgende Perimeter. Die Parzelle Nummer 2901 ist nicht Teil des Perimeters.

Perimeter



Abb. 1: Perimeter Bahnhofareal Lenzburg
Quelle: geoportal.ch, bearbeitet

2 Ablauf Gesamtprojekt

2.1 Vorgeschichte

Im Frühling 2014 musste die bis dahin weit fortgeschrittene und seit 1998 andauernde Bahnhofplanung abgebrochen werden, da von Seiten des Bundesamts für Verkehr (BAV) festgestellt worden war, dass die bestehenden Perron-Breiten den jetzigen und den zu erwartenden Personenströmen nicht mehr gewachsen und für die aktuellen und künftigen Zugkompositionen zu kurz sind. Der Stadtrat beschloss am 14. Mai 2014, dass die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem Vorprojekt «Loop» unter den neu gegebenen Umständen nicht realisierbar ist und nicht mehr weiterverfolgt wird.

2.2 Funktionale Studie Verkehr

Um die Aufgaben des Bahnhofs Lenzburg abzustimmen, wurde die Metron AG von Stadt, Kanton und SBB im Sommer 2015 damit beauftragt, eine «Funktionale Studie Verkehr» zu erarbeiten.

Die Grundlagen wurden zusammen mit der Projektgruppe aufbereitet, die zukünftigen Anforderungen an den Bahnhof Lenzburg festgelegt und in einem Katalog umschrieben.

2.3 Grundlagen BNO

Neu soll im Rahmen der laufenden Gesamtrevision Nutzungsplanung für den betrachteten Perimeter eine Bahnhofzone B geschaffen werden (§ 21 Abs. 2 und 3 BNO, Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022). Der Entwurf zur BNO-Revision sieht vor, dass im Teilgebiet B höhere Bauten bis 30m zulässig sind. Auf dem Areal der Post besteht bereits eine rechtskräftige Gestaltungsplan-pflicht.

2.4 Vorgehen Gesamtplanung

Im Rahmen eines Studienauftrags (Testplanung) wurden umfangreiche Erkenntnisse zur Erarbeitung des Entwicklungsrichtplanes gewonnen. Als Grundlage für den Gestaltungsplan muss für die Teilgebiete B und D ein Richtprojekt erstellt werden. Im Anschluss an den darauf folgenden Gestaltungsplan ist ein qualitätssicherndes Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchzuführen, welches die städtebaulichen Qualitäten sicherstellt. Im Teilgebiet C steht den Grundeigentümern offen, ob zuerst ein Gestaltungsplanverfahren und darauf basierend ein qualitätssicherndes Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchgeführt wird oder umgekehrt.

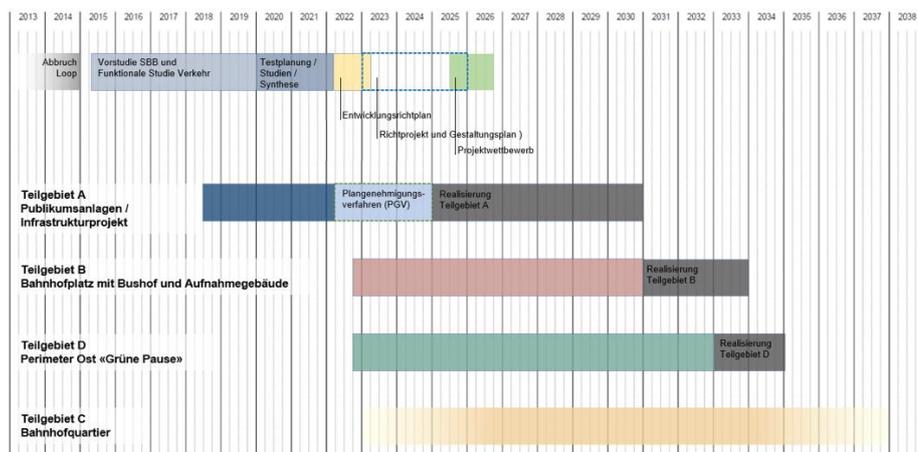


Abb. 2: Vorgesehener Terminplan, Stand September 2022
Quelle: Stadt Lenzburg

Testplanung

Um Lösungsansätze für das Bahnhofsareal zu finden, hat die Stadt Lenzburg gemeinsam mit dem Kanton Aargau, den SBB Divisionen Immobilien und Infrastruktur sowie der PostFinance AG eine Testplanung mit drei ausgewiesenen, interdisziplinär zusammengesetzten Bearbeitungsteams durchgeführt. Der Syntheseplan sowie der dazugehörige Bericht liegen mit Datum vom 12. November 2021 vor und wurden vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Der Einwohnerrat wurde am 25. April 2022 anlässlich einer Veranstaltung informiert.

Personenströme

Teil der «Funktionalen Studie Verkehr» der Firma Metron AG war die Erfassung der zu erwartenden Personenbewegungen um den Bahnhof Lenzburg. Die heutigen Publikumsanlagen sind für rund 16'000 Ein- und Aussteigende pro Tag ausgelegt. 2015 wurden die Anlagen von rund 25'000 Ein- und Aussteigenden benutzt. Für den Zeithorizont 2025+ rechnen die SBB mit einem Personenstrom von rund 40'000 Ein- und Aussteigenden pro Tag.

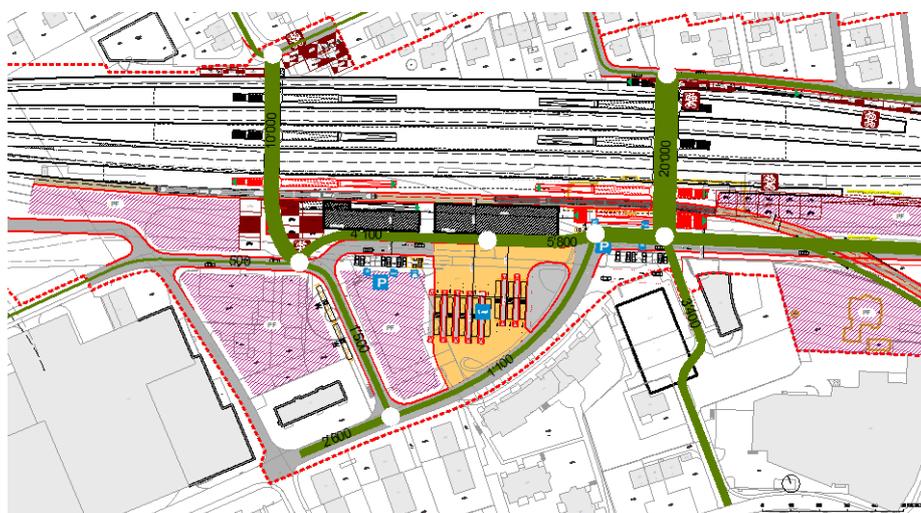
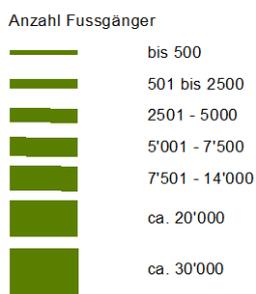


Abb. 3: Erwartete tägliche Fussgängerfrequenzen am Bahnhof Lenzburg 2025
Quelle: Funktionale Studie Verkehr, 15. November 2016, metron

3 Erläuterungen ERP

3.1 Allgemeine Bestimmungen

§1 Zweck
Ausgleich Nutzungen
und Lasten

Mit dem Entwicklungsrichtplan werden für den ganzen Perimeter Vorgaben beschlossen, welche verschiedene Rechte, Nutzungen und Lasten unterschiedlich auf die Teilgebiete verteilt. Für den Stadtrat ist wichtig, dass diese Verteilung der Lasten und Nutzungen angemessen ausgeglichen wird. Aus diesem Grund wird der §1 mit einem Abs. 3 ergänzt.

§ 2
Geltungsbereich

Das Bahnhofareal setzt sich aus den folgenden Teilgebieten zusammen:

- Teilgebiet A: Bahnanlage mit neuen Personenunterführungen
- Teilgebiet B: Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude
- Teilgebiet C: Bahnhofquartier
- Teilgebiet D: Perimeter Ost mit Einführung Seetalbahn

§ 3
Allgemeine
Zielsetzungen

Die Erwartungen an das neue Bahnhofquartier wurden im Rahmen von Workshops mit dem Stadtrat Lenzburg, der Begleitgruppe Bahnhof und in Zusammenarbeit mit den SBB und PostFinance AG erörtert. Diese führten zu den im Entwicklungsrichtplan aufgeführten Kernaussagen, welche vom Einwohnerrat Lenzburg auf Antrag des Stadtrats 2019 genehmigt wurden.

§ 5
Qualitätssichernde
Verfahren

Gestützt auf §21 Abs. 3 BNO gemäss Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022 darf nur auf der Basis eines Gestaltungsplans gebaut werden, welcher eine planerisch und städtebaulich zweckmässige Fläche zu umfassen hat.

Als Grundlage für den Gestaltungsplan kann für die Teilgebiete B und D ein Richtprojekt erstellt werden. Im Anschluss an den darauf folgenden Gestaltungsplan ist ein qualitätssicherndes Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchzuführen, welches die städtebaulichen Qualitäten sicherstellt. Im Teilgebiet C steht den Grundeigentümern offen, ob zuerst ein Gestaltungsplanverfahren und darauf basierend ein qualitätssicherndes Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchgeführt wird oder umgekehrt.

Umsetzung

In Anbetracht der räumlichen Komplexität und der langen Bauzeit muss die Umsetzung über alle Teilgebiete und unter allen Projektbeteiligten gut koordiniert werden. Die Abfolge der Umsetzung in den Teilgebieten richtet sich nach den öffentlichen Interessen. Der Bahnhof ist und bleibt ein wichtiges Zugangstor zur Stadt Lenzburg. Er muss für die Bevölkerung auch in der Bau- und Provisoriumsphase gut erschlossen sein und ein adäquates Erscheinungsbild bieten.

3.2 Teilgebiete

§ 6
Teilgebiet A
(Bahnanlage)

Die Planung und Umsetzung der Bahnanlagen erfolgt durch die SBB Infrastruktur und wird vorgängig zu den Projekten in den angrenzenden Teilgebieten konkretisiert und umgesetzt. Das Infrastrukturprojekt Bahn umfasst den Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes und den Bau eines entsprechenden Provisoriums, die Aufhebung der bestehenden Personenunterführung Ost und die Realisierung der erweiterten Gleisanlagen mitsamt Einführung Seetalbahn ins Gleisfeld sowie zwei neuen Personenunterführungen (West und Ost). Die bestehende Personenunterführung Hero bleibt bestehen. Bei baulichen Anpassungen am bestehenden Zugang über die Rampe und einem allenfalls neu zu erstellenden Treppenaufgang sind die Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen. Bei der oberirdischen Anordnung der Erschliessung sind die umliegenden Kopfbauten der Bahnhofstrasse in die Überlegungen miteinzubeziehen.

Das Plangenehmigungsverfahren der SBB Infrastruktur für das Infrastrukturprojekt Bahn ist ab Mai 2022 (Teil 1) bzw. ab Dezember 2022 (Teil 2) terminiert. Die Planung und Realisierung erfolgen ab 2025 bis 2030. Schnittstellen zu angrenzenden Bauprojekten von Stadt, Kanton und SBB Immobilien sollen zeitnah geklärt werden und sind bei der Umsetzung des SBB Infrastrukturprojektes zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Velostation Ost, die Velostation West, die Zufahrt zur Tiefgarage inkl. P+R und das vorgesehene Aufnahmegebäude der SBB Immobilien.

§ 7
Teilgebiet B
(Bahnhofplatz mit
Bushof und Aufnahme-
gebäude)

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Bushof und Aufnahmegebäude hat grosse Bedeutung für die Identität des gesamten Bahnhofgebietes und vereint wichtige Funktionen.

Der Bushof ermöglicht einen reibungslosen Busbetrieb, aber auch den vorläufigen Fortbestand der Liegenschaft der PostFinance AG. Als Grundlage für die Festlegungen im Entwicklungsrichtplan und in den Bestimmungen dienen die Inhalte der Vertiefungsstudie Bushof vom 21. März 2022. Während der Bauzeit soll eine temporäre Weiternutzung durch ein Bushofprovisorium, einem Provisorium Bahnreisezentrum und Convenience stattfinden.

Die Anordnung der Einfahrt in die Tiefgarage und die unterirdische Velostation ist im Rahmen des Richtprojektes zu klären.

Das Aufnahmegebäude der SBB schafft eine einladende Zugangssituation zum Bahnhof. Die vorgesehene südliche Auskragung ist in den

bevorstehenden Planungsschritten (evtl. Richtprojekt) zu prüfen und auf den Bushof abzustimmen.

Der westliche Abschluss der neu geschaffenen Westporte wird durch den zu erstellenden Prellbock der Gleisanlage Freiverlad begrenzt. In Gesprächen mit den SBB konnte eine Lösung gefunden werden, in welcher der Prellbock ausserhalb des betrachteten Perimeters zu liegen kommt.

§ 8
Teilgebiet C
(Bahnhofquartier)

Das neue Bahnhofquartier bildet neben der neuen Gleisanlage und deren Zugängen das eigentliche Herz, die neue Identität des Bahnhofs von Lenzburg. Das Quartier soll nie isoliert betrachtet werden. Auch wenn es in eigenen Etappen nach den Interessen der einzelnen Grundeigentümer umgesetzt wird, soll es immer im gemeinsamen Konsens und gemäss übergeordnetem Konzept aus dem Syntheseplan entwickelt werden. Dieser ist für ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) sowie für ein Gestaltungsplanverfahren begleitend. Die wichtigsten Eckwerte sind im Entwicklungsrichtplan definiert.

Die volumetrischen Studien der Testplanung haben ergeben, dass eine gestaffelte, ausgeglichene Silhouette zwischen Ost und West mit Höhen zwischen 4 und 6 Stockwerken mit bis zu rund 24'000 m² oberirdischer Geschossfläche möglich ist. Das Bauvolumen am Bahnhofplatz kann bis zur Hochhausgrenze (30m) entwickelt werden. Im Erdgeschoss ist eine einheitliche Geschosshöhe von mindestens 4,20m (OK/OK) vorgegeben.

Kopfbau

Der Kopfbau am Bahnhofplatz schliesst den Bushof räumlich ab, so dass eine aufenthaltsbezogene Stimmung gewährt werden kann. Er strahlt eine repräsentative, architektonische Prominenz aus.

Vorzonen

Alle adressbildenden Elemente sollen zur Belebung des Platzes beitragen. Dazu gehören auch die bestehenden Anstösser mit ihren Adressen, Eingängen und Vorzonen. Das öffentliche Umfeld und die privaten Zonen sollen gut zusammengebunden werden und eine hohe Dichte mit städtebaulicher Präsenz sowie hohen aussenräumlichen Qualitäten aufweisen. Das Quartier darf und soll vom Wohnumfeld bestimmt werden und der Freiraum soll über die Parzellengrenzen hinweg hochwertig gestaltet werden. Die Räume sollen durchgängig bleiben, dürfen aber eine privatere, informellere Stimmung aufweisen.

Nutzungen

Im Sockelgeschoss sind öffentliche Nutzungen wie Gewerbe, Verkauf und Gastronomie/Hotellerie sowie Event-/Kulturlokale erwünscht. In den Obergeschossen soll ein hohes Mass an Wohnnutzung realisiert werden. Eine beständige Bewohnerschaft ist erwünscht. Zudem ist auf einen differenzierten Wohnungsmix zu achten. Dazu kann ein Anteil an Eigentumswohnungen unterstützend beitragen. Aufgrund des regen

Bus- und Bahnverkehrs ist bei der Planung der Gebäude auf einen lärmoptimierten Wohnungsgrundriss zu achten.

§ 9
Teilgebiet D
(Perimeter Ost mit
neuer Einführung
Seetalbahn)

Der östliche Auftakt zum neuen Bahnhofquartier soll hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, als grosszügige Grünfläche wahrgenommen werden und zum Verweilen einladen.

Die Haltestelle der Seetalbahn befindet sich heute südlich der Bahnhofstrasse. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs wird diese in das neue Gleisfeld geführt werden. Dadurch wird die Seetalbahn zukünftig den Bahnhofplatz zu Stosszeiten viermal pro Stunde queren. Die Seetalbahn muss die Bahnhofstrasse im «Eisenbahnbetrieb» queren. Dies hat zur Folge, dass das Gleisstrasse vollumfänglich abgesichert wird und die Querung der Bahnhofstrasse durch eine Barriere gesteuert wird. Die Ausgestaltung des Bahntrassees und die Strassenführung der Bahnhofstrasse sollen mit deren Querung detailliert überprüft werden.

Östlich der Einführung der Seetalbahn ist im Rahmen des Richtprojektes die Erstellung einer Bushaltekante zum Ausstieg von Personen zu prüfen, um die pünktliche Erreichbarkeit der Züge mittels eines direkten Zuganges zu den Perrons sicher zu stellen. Auf eine vollwertige Bushaltekante soll verzichtet werden. Dessen Anordnung hat sich dem öffentlichen Raum unterzuordnen, insbesondere darf die Idee der „Grünen Pause“ nicht beeinträchtigt werden.

Die unterirdische Velostation ist mit den oberirdischen Bedürfnissen für Strassenraum und Abstellflächen zu koordinieren. Für eine gute Bepflanzung, auch mit Bäumen, kann der Untergrund nicht überbaut werden.

Villa Langenbach und
Kulturobjekt
Warteckbrunnen

Die Villa Langenbach soll in ihrer heutigen Form erhalten und saniert werden. Die Nutzung im Erdgeschoss ist in Zukunft publikumsorientiert. Am Ostrand des Teilgebiets befindet sich der Warteckbrunnen von 1877 (Kulturobjekt gemäss Bauzonenplan KKO_053). Sollte im Rahmen der weiteren Planungen eine Verschiebung des Warteckbrunnens notwendig sein, erfolgt die Festlegung des neuen Standortes im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens.

Bauvolumen Ost

Ein neues Bauvolumen im Bereich des südlichen Zugangs zur Personenunterführung Hero ist möglich, hat sich jedoch dem öffentlichen Raum unterzuordnen. Dieser wird unter anderem geprägt von der «Grünen Pause»: Diese besteht im Wesentlichen aus dem vorhandenen, parkartigen und dichten Baumbestand im Umfeld der Villa Langenbach. Ein allfälliger Baukörper darf die Sichtbeziehung vom Bahnhofplatz zum Schloss Lenzburg sowie die Idee der «Grünen Pause» nicht beeinträchtigen. Abmessungen, Art und Mass der baulichen Nutzung des Bauvolumens müssen zusammen mit der Veloverbindung «Hero» und der zukünftigen Velostation betrachtet werden. Aus städtebaulichen Gründen ist Zurückhaltung angezeigt.

3.3 Freiraum

§ 10
Entwicklung
Aussenraum

Einzelne Objekte und Gebäude sollen sich einer gemeinsam entwickelten Übereinkunft zum Aussenraum einordnen. Das kann ein verbindliches Konzept sein, das über die unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsschritte inhaltlich Bestand hat. Die Festlegungen sind in einem Gestaltungsplan entsprechend nachhaltig zu formulieren. Übergreifend über die Grundstücksgrenzen ist gemeinsam ein vielfältiges Nutzungskonzept für alle Altersgruppen festzusetzen.

Priorisiert wird ein möglichst hoher Grünflächenanteil, die Begrünung möglichst aller Dächer und nach Möglichkeit sickerfähige Beläge. Um ein angenehmes Klima und eine hochwertige stadträumliche Atmosphäre zu erreichen, sind Bäume an standortgerechter Lage mit einem möglichst grossen Kronenvolumen sicher zu stellen.

Aussenraum
Teilgebiet C

Der Aussenraum im Teilgebiet C soll stark durchgrünt sein, um der Gefahr von sommerlichen Hitzeinseln bestmöglich entgegenzuwirken. Die unterbaute Fläche soll sich auf ein machbares Minimum beschränken, damit die gewünschte Baumbepflanzung, die Versickerung und die Verdunstungskraft das Ziel der Hitzeminderung unterstützen können.

3.4 Verkehr

§ 11
Fuss- und
Velowegverbindungen

Der Bereich des Bahnhofareals mit Bahnhofstrasse, Murackerstrasse und Färberweg wird als Begegnungszone ausgeschieden und ist für den motorisierten Individualverkehr weiterhin zugänglich. Eine detaillierte Abgrenzung erfolgt im Rahmen eines verkehrstechnischen Gutachtens im Zuge der Umsetzung. Zusätzlich soll der Färberweg dem Langsamverkehr dienen und entsprechend gestaltet werden. Das Teilgebiet C soll mit öffentlichen Fuss- und Velowegverbindungen erschlossen sein. Die notwendigen Wegrechte sind mit Dienstbarkeiten im Grundbuch zu regeln. Im Teilgebiet D soll der Park der Villa Langenbach für Fussgänger zugänglich sein und eine ansprechende Erschliessung des Bahnhofs muss südlich und nördlich der Gleisanlagen der Seetalbahn angeboten werden.

§ 12
Unterirdisches
Parkhaus

Unterhalb des Bushofs ist eine ein- bis zweigeschossige Parkieranlage zur öffentlichen, als auch privaten Nutzung (Teilgebiet C) vorgesehen. Diese bietet Platz für maximal 260 P+R Parkplätze, je mindestens 8 Mobility- und Kurzzeit-Parkplätze sowie ca. 530 Veloabstellplätze im Bereich der Personenunterführung West. Die Mobility-Parkplätze sollen nach Möglichkeit in die P+R Parkplätze integriert werden, bei den Kurzzeit-Parkplätzen sind 15 Parkplätze optimal. Es sind mindestens zwei Parkfelder für Menschen mit Behinderung vorzusehen. Es ist anzustreben, dass die vorgesehene Parkieranlage für einen zukünftigen Bedarf mit mehr Veloabstellplätzen anstelle von Autoabstellplätzen angepasst werden kann.

Eine mögliche Erschliessung erfolgt durch die Ein- und Ausfahrt von Nordwesten über die Industriestrasse. Weitere Varianten sind zu prüfen, damit eine verkehrstechnisch und gestalterisch ansprechende Anordnung der Erschliessung möglich ist.

Es gilt, die Anzahl Parkfelder im Rahmen des Richtprojektes in Abstimmung mit den Teilgebieten durch eine Bedarfsabschätzung zu verifizieren und hinsichtlich Konformität mit der kantonalen Strategie «mobilität-AARGAU» zu überprüfen.

Der Bedarfsnachweis für die zusätzlichen privaten Parkierungsmöglichkeiten des Teilgebietes C sind im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens nachzuweisen. Für die Bedarfsermittlung der Parkplätze gelten die kantonalen und kommunalen Vorschriften und Richtlinien. Es ist zu prüfen, ob die Parkierungsanlagen miteinander verbunden werden könnten, um die Anzahl der Ein- und Ausfahrtsbauwerke zu reduzieren.

§ 13
Parkierung

Um dem heutigen und zukünftigen Bedarf zu genügen, sind oberirdische Parkplätze vorzusehen. Dabei handelt es sich um mindestens 8 K+R Parkplätze (optimal 10) und mindestens 4 Taxi Abstellplätze (optimal 6), welche auf dem Bahnhofplatz, südlich der Personenunterführung Ost, angeordnet sind. Die Parkplätze dienen dem Ein- und Ausstieg von Bahnreisenden. Es gilt, die Anzahl Parkfelder im Rahmen des Richtprojektes in Abstimmung mit den Teilgebieten durch eine Bedarfsabschätzung zu verifizieren.

Car-Parkplätze

Die Carparkplätze entlang des Färberweges dienen dem Ein- und Ausstieg der Fahrgäste als Umsteigemöglichkeit zum öffentlichen Verkehr und nicht als ganztägige Abstellplätze für Reise-Cars.

§ 14
MIV

Die Zu- und Durchfahrt durch den Bushof steht dem Individualverkehr nicht zur Verfügung, ausgenommen sind kommerzielle Nutzungen wie RailClean und Unterhaltsdienste sowie die Anlieferung von Waren. Die Bahnhof- und Murackerstrasse bleiben öffentliche Strassen. Es wird wenig Durchgangsverkehr angestrebt.

§ 15
Busverkehr /
Seetalbahn

Die Zu- und Wegfahrt der öffentlichen Buslinien erfolgt im östlichen Bereich über die Bahnhof- bzw. Augustin Keller- sowie Murackerstrasse und im westlichen Bereich über die Industriestrasse und den Färberweg.

Einführung Seetalbahn

Die Haltestelle der Seetalbahn befindet sich heute südlich der Bahnhofstrasse. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs wird diese in das neue Gleisfeld geführt werden. Dadurch wird die Seetalbahn zukünftig den Bahnhofplatz zu Stosszeiten viermal pro Stunde queren. Die Seetalbahn soll die Bahnhofstrasse gemäss SBB im «Eisenbahnbetrieb» queren. Dies hat zur Folge, dass das Gleisstrasse vollumfänglich abgesichert wird und die Querung der Bahnhofstrasse durch eine Barriere gesteuert wird. Die Ausgestaltung des Bahntrassees und die Strassen-

führung der Bahnhofstrasse sollen mit deren Querung detailliert überprüft werden. Das bezeichnete Trasse der Seetalbahn darf nicht ausserhalb des Bahnübergang-Perimeters betreten werden. Es ist sicherzustellen, dass eine einfache Überquerung des Gleises oder einer Umgehung der Barriere verunmöglicht wird. Das Gleisstrasse wird im Süden mit der Interessenlinie SBB abgegrenzt. Die Materialisierung und Gestaltung ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens der SBB unter Einbezug der Stadt Lenzburg festzulegen. Soll kein tieferliegendes Schotterbett zur Anwendung kommen, muss eine entsprechende Ersatzmassnahme getroffen werden.

§ 16
Velo- und
Rollerabstellplätze

In Zukunft werden in Lenzburg ca. 1'800 öffentliche Veloabstellplätze und ca. 100 Abstellplätze für Roller benötigt. Der Grossteil des Bedarfs wird auf der Südseite des Bahnhofes anfallen. Diejenigen im Norden werden durch die Stadt Lenzburg, in Zusammenarbeit mit der SBB Infrastruktur geplant und sind nicht Teil des bearbeiteten Perimeters. Die Abstellplätze sollen grundsätzlich gedeckt sein. Die rund 100 Abstellplätze für Roller sind in der Nähe der Personenunterführungen wünschenswert und können unterirdisch angeordnet werden.

Die Aufteilung der Veloabstellplätze auf die Standorte ist wie folgt vorgesehen:

- Personenunterführung Ost, Ausgang Nord: mind. 380
- Personenunterführung West, Ausgang Nord: mind. 70
- Personenunterführungen Ost/West, Ausgänge Süd: mind. 1'350

Der Zugang der Velos zur unterirdischen Parkierungsanlage im Teilgebiet B ist im Rahmen des Richtprojektes zu eruieren. Es ist eine unterirdische Anordnung anzustreben. Aus Platzgründen sind doppelstöckige Anlagen in Betracht zu ziehen.

Etwa 150 Plätze sollen in einer bedienten, kostenpflichtigen Velostation im Teilgebiet D untergebracht werden. Die Veloabstellplätze sind auf zwei Ebenen (Doppelstockparker) anzuordnen, um den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten. Zusätzlich zu den Abstellplätzen sind ca. 50-100m² für Personal, Service und Dienstleistungen vorzusehen. Die Abstellplätze sollen auch für E-Bikes geeignet sein. Der Zugang erfolgt über die Personenunterführung Hero im Osten bzw. zwischen den Treppenaufgängen der Personenunterführung Ost. Damit eine optimale Bepflanzung der Platzanlage möglich ist, soll die Velostation auf dem Niveau der Personenunterführungen situiert werden. Der nordöstliche Abschluss der Anlage und der Zugang Personenunterführung Ost sind im Zuge des Infrastrukturprojektes der SBB zu projektieren und durch die SBB zu bewilligen.

Private Veloabstellplätze im Teilgebiet C sind im Rahmen des Gestaltungsplans nachzuweisen und stehen in keinem Zusammenhang mit den öffentlichen Veloabstellplätzen. Für die Bedarfsermittlung gelten

die kantonalen und kommunalen Vorschriften und Richtlinien. Mindestens die Hälfte der Veloabstellplätze ist oberirdisch, gedeckt und in der Nähe der Hauseingänge (ausserhalb oder innerhalb der Gebäude) anzuordnen.

3.5 Weitere Bestimmungen

§ 17
Verkaufsflächen

Im § 14 eBNO sind die zulässigen Verkaufsflächen pro Zone in Tabellenform abgebildet. Was den vorliegenden Entwicklungsrichtplan betrifft, ist für die Bahnhofszone kein Mass definiert, sondern es wird auf den Verweis «Diese Masse werden im Gestaltungsplan festgelegt» hingewiesen. Auf die Festsetzung einer Fläche in der BNO ist zu Gunsten eines noch offenen Ausgangs der Stadtentwicklung am Bahnhof bewusst verzichtet worden. Demzufolge ist das Mass der zulässigen Verkaufsflächen gemäss §15e BauV im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens festzulegen.

§ 18
Verbindungstunnel

Der Einbezug des vorhandenen Tunnelsystems als fussläufige Verbindung zwischen Parzelle 2746 / Murackerstrasse und Teilbereich C ist im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens vertieft zu prüfen.

4 Organisation und Ablauf

Die Federführung für die weiteren Schritte liegt bei der Stadt Lenzburg. Die Zusammenarbeit in der Entwicklung der nachfolgenden Instrumente erfolgt im Dialog und baut schrittweise auf gemeinsam gefasster Zustimmung auf. Es werden ausschliesslich kooperative Verfahren durchgeführt, welche die gegenseitige Abstimmung über alle nachfolgenden Schritte hinaus festigen.

4.1 Umsetzung

§ 19-20
Beschlussfassung /
Änderung und
Nachführung

Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof wird vom Stadtrat beschlossen und erlangt damit Behördenverbindlichkeit.

Bestimmungen und Plan dürfen nur bei sehr wesentlichen Veränderungen angepasst oder nachgeführt werden. Auf jeden Fall sind die Änderungen der Steuergruppe und dem Beurteilungsgremium vorgängig zu unterbreiten.

Plangenehmigungsverfahren

Bahnanlage Teilgebiet A: Umsetzung gemäss Plangenehmigungsverfahren

Wettbewerb oder
Studienauftrag

Individuelle Projektwettbewerbe auf den Baufeldern, sobald Grundeigentümer Realisierungsabsichten haben.

4.2 Planungsorganisation

Arbeitsgruppe	<p>Die Planung wird von folgender Arbeitsgruppe begleitet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alessandro Savioni Stadtplanung und Hochbau / Lenzburg- Christian Brenner Tiefbau und Verkehr / Lenzburg- Thomas Frei Ortsplanung West / Kanton Aargau- Marco Lombardi Bau, Verkehr und Umwelt / Kanton AG
Weitere Gremien und Kommissionen	<p>Die Erstellung des Entwicklungsrichtplanes erfolgt unter Einbezug der folgenden Gremien und Kommissionen:</p> <p>Beurteilungsgremium Testplanung</p> <ul style="list-style-type: none">- Rainer Klostermann, Architekt (Vorsitz)- Bertram Ernst, Architekt- Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin- Daniel Mosimann, Stadtmann Stadt Lenzburg- Marco Lombardi, Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt)- Salomé Mall, SBB Immobilien als Ersatz für Andreas Steiger (bis 28.02.2022) und Yves Jacot (bis 31.12.2020)- Daniel Bucco, PostFinance AG <p>Begleitkommission Bahnhof (Vertreter Einwohnerrat, Vertreter der Verkehrskommission, Bau- und Stadtbildkommission sowie Natur- und Landschaftskommission der Stadt Lenzburg, Vertreter der angrenzenden Gemeinden Staufen und Niederlenz, Pro Velo Region Lenzburg, Regionalbus Lenzburg)</p> <p>Bau- und Stadtbildkommission der Stadt Lenzburg</p> <p>Rechtliche Beratung, Vertragsgestaltung: Felix Weber Schärer Rechtsanwälte</p>
Die Nachbargemeinden	<p>Der Entwurf des Entwicklungsrichtplanes wurde den Nachbargemeinden zur Stellungnahme im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zugestellt. Die Gemeinde Schafisheim nahm positiv Stellung.</p>
Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)	<p>Der Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS) wurde im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Stellungnahme eingeladen. Mit Datum vom 27. Oktober 2022 erfolgte die Stellungnahme. Der LLS hat sich grundsätzlich positiv geäußert mit einigen Anmerkungen.</p>
Mitwirkung	<p>Die betroffenen Grundeigentümerschaften und Bauherrschaften werden, sofern sie nicht bereits in den Erarbeitungsprozess des Entwicklungsrichtplanes miteinbezogen worden sind, im Rahmen der freiwilligen Mitwirkungsaufgabe über die Inhalte und Wirkungen des Entwicklungsrichtplanes informiert und können dazu Stellung nehmen. Es</p>

erfolgt eine öffentliche Informationsveranstaltung und Mitteilung an die Presse.

Es sind 23 Mitwirkungen eingegangen, welche in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst wurden. Die Planungsvorlage wurde entsprechend dem Beschluss des Stadtrates angepasst.

Planungsbüro

Der Stadtrat hatte beschlossen, den Auftrag zusammen mit dem Planungsbüro Marti Partner Architekten und Planer AG durchzuführen.

- Lidia Räber, verantwortliche Partnerin
- Hannes Schwörer, Projektbearbeitung

4.3 Planungsablauf

Die folgenden Schritte sind vorgesehen:

- 11. April 2022: Startsitzung der Arbeitsgruppe
- 24. Mai und 14. Juni 2022: Entwurf des Entwicklungsrichtplanes durch die Arbeitsgruppe
- 22. August 2022: Sitzung mit dem Beurteilungsgremium
- 22. August 2022: Präsentation des Entwicklungsrichtplanes in der Verkehrskommission
- 25. August 2022: Beurteilung durch den LLS in der Sitzung PG Verkehr und am 8. September 2022 in der KG Repla
- 01. September 2022: Sitzung Begleitkommission Bahnhof (Vertreter Einwohnerrat)
- 06. September 2022: Sitzung mit den SBB Immobilien
- 20. September 2022: Sitzung Bau- und Stadtbildkommission
- 26. September 2022, 19:00 Uhr: öffentliche Informationsveranstaltung / Pressemitteilung
- 14. Oktober - 14. November 2022: freiwillige Mitwirkung,
- Erstellung Mitwirkungsbericht / Anpassung Vorlage gemäss Entscheid Stadtrat über die Mitwirkungen
- Februar 2023: Entwicklungsrichtplan Bahnhof (behördenverbindlich), Genehmigung durch Stadtrat Lenzburg am 1. Februar 2023, gem. Revision BNO, Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022, § 21, Abs. 2 mit Aussagen u.a. zu Städtebau, Erschliessung, Parkierung und Freiraumgestaltung
- 2023: Richtprojekt auf den Teilgebieten B und D
- 2025: Gestaltungsplan auf den Teilgebieten B und D (eigentümerverbindlich), Genehmigung durch den Kanton Aargau