

22/7

Der Stadtrat von Lenzburg
an den Einwohnerrat

Bahnhof Lenzburg; Finanzierungsvereinbarung 2. Personenunterführung;
pauschaler Beitrag Stadt Lenzburg

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

I. Ausgangslage

1. Mit dem Ausbau der Heitersberglinie wurde in den 70er-Jahren auch der Bahnhof Lenzburg neu gebaut. Ausgelegt wurde die Bahnhofanlage damals für 12'000 Reisende pro Tag. Heute ist der Bahnhof Lenzburg, nach Aarau und Baden, die drittstärkste frequentierte öV-Drehscheibe im Kanton Aargau. An Werktagen wird der Bahnhof von rund 27'000 Bahn- und rund 7'000 Busreisenden benutzt. Pro Jahr entspricht das mehr als 10 Millionen Personen, deren Reise über den Bahnhof Lenzburg führt.
2. Die bestehenden Publikumsanlagen der SBB genügen weder dem Behindertengleichstellungsgesetz noch den Sicherheits- und Kapazitätsanforderungen. Bereits im Netzzustandsbericht 2011 wurde der SBB-Bahnhof Lenzburg aufgrund von sicherheitsgefährdenden Engpässen beim Personenfluss auf den Perrons und in den Personenunterführungen (PU) als kritisch eingestuft. Im Netzzustandsbericht ist zu den kritischen Bahnhöfen dazu festgehalten: "Die Risiken ergeben sich aus hohen Reisendenfrequenzen in Verbindung mit Platzmangel und hohen Zugsgeschwindigkeiten bei der Durchfahrt. In diesen Bahnhöfen sind die Funktionalitäten bereits heute stark eingeschränkt, es besteht ein grosses Gefahrenpotenzial. Massnahmen zur Verbesserung der Situation müssen daher zeitnah ergriffen werden."
3. Am 25. Juni 2009 bewilligte der Einwohnerrat den Verpflichtungskredit für die Durchführung eines Projektwettbewerbs für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Mit den SBB und dem Kanton wurde eine Kostenbeteiligung vereinbart. Im März 2010 wurde das Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Zur Weiterbearbeitung wurde das Projekt "LOOP" empfohlen.

4. Am 7. November 2013 bewilligte der Einwohnerrat den Verpflichtungskredit für die Projektierung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lenzburg auf Grundlage des Projekts "Loop". Die Vorlage sah vor, dass die Projektpartner SBB, Kanton und Stadt Lenzburg anteilmässig ihren Beitrag übernehmen.
5. 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 die Perrons zu kurz seien. Der Stadtrat beschloss am 14. Mai 2014, dass die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem Vorprojekt "Loop" unter den neu gegebenen Umständen nicht realisierbar sei und nicht mehr weiterverfolgt werde.
6. Gemäss einer Konzeptstudie der SBB-Infrastruktur vom März 2015 muss das gesamte Gleisfeld erheblich verbreitert, das Aufnahmegebäude neu erstellt, der Bushof neu geplant und somit das ganze Bahnhofumfeld neu strukturiert und insbesondere der Bushof neu disponiert werden. Die Publikumsanlagen sind neu auf rund 40'000 Ein- und Aussteigende pro Tag zu dimensionieren, heute sind es rund 27'000.
7. Der Bahnhof Lenzburg ist ein multimodaler Umsteigepunkt, ein Bahnhof von regionaler Bedeutung. Damit seine Funktionen als Verkehrsdrehscheibe auch langfristig erfüllt werden können, müssen die einzelnen Anlageteile optimal aufeinander abgestimmt und entsprechend dimensioniert sein. 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.
8. Im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 hat das Bundesparlament am 21. Juni 2019 für den Ausbau des Bahnhofs Lenzburg einen Kredit von 192 Millionen Franken beschlossen. Das Vorhaben umfasst die Publikumsanlagen der SBB mit den neuen, breiten und behindertengerechten Perrons sowie die Verbreiterung der Personenunterführung. Der Ausbau der Bahninfrastruktur liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der SBB beziehungsweise beim Bund.
9. Im Auftrag des Bundes bereiten die SBB zurzeit das Auflageprojekt für den Umbau der Publikumsanlagen mit dem Ziel vor, mit den Hauptarbeiten Anfang 2025 zu starten. Das Vorhaben soll bis im Jahr 2030 abgeschlossen sein.
10. Das Bundesprojekt ist eng begrenzt auf die Publikumsanlagen der SBB. Eine funktionierende Verkehrsdrehscheibe umfasst jedoch das Bahnhofumfeld mit sämtlichen Zubringerfunktionen und Nutzungen rund um den Bahnhof. Unter Federführung der Stadt Lenzburg wird deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost 4. und 5. Generation parallel das eigenständige Projekt "multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg" entwickelt. In einem ersten Schritt wurde dazu in der funktionalen Studie Verkehr aufgezeigt, wie die multimodale Verkehrsdrehscheibe mit

sämtlichen Mobilitätsangeboten an der Schnittstelle zum Projekt der SBB disponiert werden soll. Die aktuellen Überlegungen sehen eine Verschiebung des Bushofs zwischen die beiden neuen Aufgänge der Personenunterführungen vor. Sobald dieses Vorhaben spruchreif ist, werden dazu Bericht und Antrag unterbreitet.

11. Der Verkehrskommission und der Begleitkommission Bahnhof wurde die funktionale Studie Verkehr vorgestellt und erläutert. Die beiden Kommissionen nahmen die Ergebnisse der Studie zustimmend zur Kenntnis. Die Konzeption mit zwei Personenunterführungen ist auch Grundlage für die Testplanung und den Entwicklungsrichtplan. Der Einwohnerrat hat dem Planungskredit für die Testplanung und den Entwicklungsrichtplan am 6. Dezember 2019 zugestimmt. An der Sitzung vom 3. Dezember 2021 stellte der Stadtrat dem Einwohnerrat den Stand der Bahnhofplanung (Testplanung) vor. Die Erstellung einer zweiten Personenunterführung wurde auch hier zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Handlungsbedarf

1. Im Jahr 2017 stellte die SBB der Stadt Lenzburg und dem Kanton die ersten Variantenentwürfe für den Umbau der Publikumsanlagen vor. Aus wirtschaftlichen Gründen stand für die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Bestvariante eine Anlage mit einer zentralen und rund 16 Meter breiten Personenunterführung im Vordergrund. Die Lösung mit zwei Personenunterführungen wurde vor allem aus wirtschaftlichen Gründen verworfen. Die zweite Personenunterführung, die zusätzlichen Zugänge und Perronaufgänge würden zu höheren Kosten und aus Bahnsicht zu einem schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis führen.

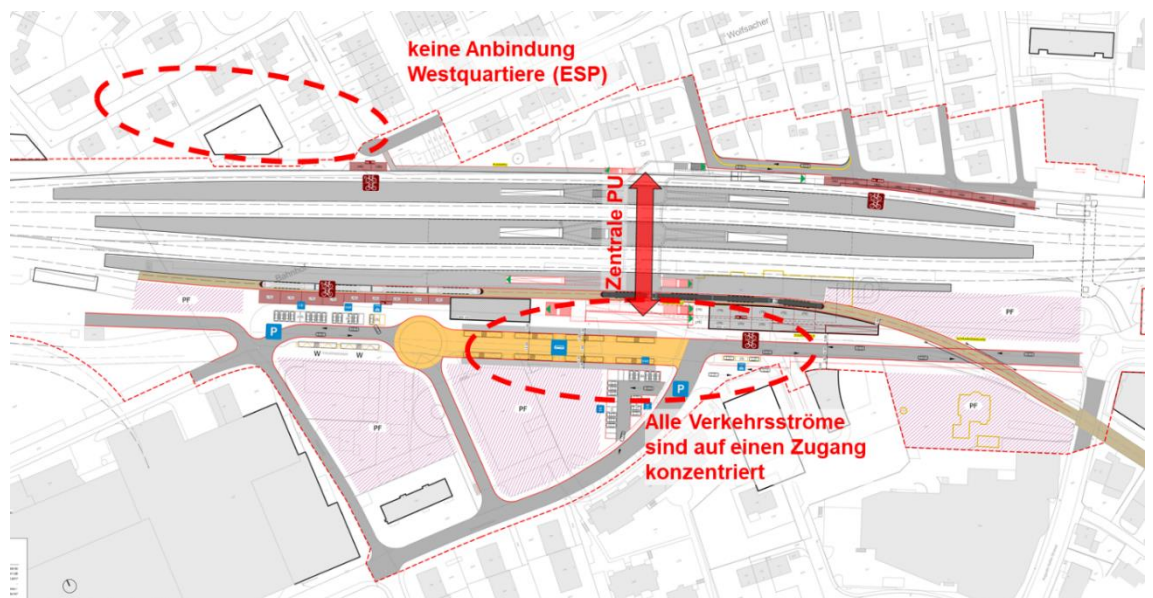


Abbildung 1: Bahnhof Lenzburg, Variante mit einer Personenunterführung (Quelle: Variantenfächer funktionale Studie Verkehr)

2. Nach gründlicher Prüfung der Variantenentwürfe gelangten die Stadt Lenzburg und der Kanton zum Schluss, dass die verkehrliche Anbindung des Bahnhofs mit einer einzigen Personenunterführung mit grundlegenden Nachteilen behaftet wäre. Mit dem Ausbau der Publikumsanlagen und der direkten Einführung der Seetalbahn wird der Bahnhof deutlich breiter. Dadurch wird die Bahnhofstrasse um mehrere Meter nach Süden gedrückt und der Bahnhofvorbereich eingeschränkt. Bei einem einzigen Zugang auf der Bahnhofsüdseite würden sämtliche Verkehrsströme (Fuss- und Veloverkehr, Umsteigende Bahn/Bus, Park+Ride und Kiss+Ride) auf einen Punkt konzentriert und damit den Verkehrsablauf empfindlich stören. Ebenso wäre eine sinnvolle Anordnung der Anlagen der kombinierten Mobilität mit kurzen Wegen zur Bahn in dieser Konstellation nicht möglich gewesen. Weiter würde das Arbeitsplatzgebiet im Nordwesten (Entwicklungsschwerpunkt Lenzhard) mit rund 250 Metern Umweg deutlich schlechter an den Bahnhof angebunden. Insgesamt hätte diese Situation die Stadt Lenzburg und den Kanton für das Agglomerationsprojekt "Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg" vor kaum lösbare Probleme gestellt.
3. Die Stadt Lenzburg und der Kanton ersuchten das BAV und die SBB, ihren Variantenentscheid unter Berücksichtigung dieser Argumente nochmals zu prüfen.

III. Kommunalen Gesamtplan Verkehr

1. Im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) wird die Situation am Bahnhof wie folgt analysiert (Kap. 4.7):

"Mit Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit die Alternative zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden. Hauptfokus ist daher der Bahnhof Lenzburg. Der Bahnhof Lenzburg als Aufenthalts- und Umsteigeort ist mit der provisorischen Begegnungszone wenig attraktiv gestaltet. Mit der Konzentration der Fussgängerströme auf eine Personenunterführung mit Perronzugang ist die Kapazitätsgrenze in den Hauptverkehrszeiten erreicht. Zugangswege zu den Perrons sind bei einer Unterführung zudem mit Umwegen verbunden."

2. Im Massnahmenkatalog des KGV wurden unter KM_01; Ausbau Bahnhof Lenzburg folgende Ziele festgehalten:

"Verbesserung Zugang zur Bahn; Verbesserung der Führung von Personenströmen am Bahnhof Lenzburg; Erstellung einer neuen, westlich gelegenen PU; Realisierung von Perronzugängen an der PU Ost"

IV. Umsetzungsvorschlag

1. Obwohl aus bahnbetrieblicher Sicht mit Fokus auf die reinen SBB-Publikumsanlagen eine Lösung mit einer Personenunterführung funktionieren würde, anerkannten das BAV und die SBB die Vorteile einer zweiten Personenunterführung.

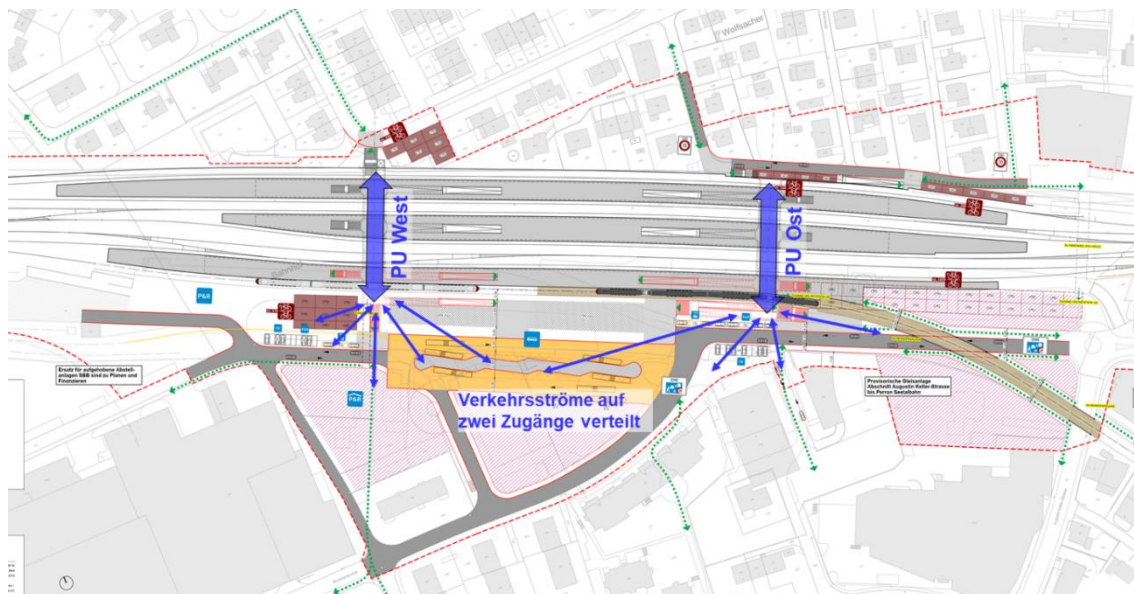


Abbildung 2: Bahnhof Lenzburg, Variante mit zwei Personenunterführungen (Quelle: Variantenfächer funktionale Studie Verkehr)

Aufgrund der besseren Entflechtungsmöglichkeiten der Verkehrsströme und der Optimierung der Umsteigezeiten erklärten sie sich bereit, auf eine Lösung mit zwei Personenunterführungen einzutreten.

2. Allerdings steht aus Sicht des BAV eine zweite Personenunterführung auch im Interesse einer besseren Anbindung der westlich vom Bahnhof gelegenen Quartiere und des künftigen Busterminals. Gemäss Art. 35a Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) müssen sich die Beteiligten im Umfang der ihnen massgeblich aus dem Vorhaben erwachsenen Vorteile an den Kosten beteiligen. Gestützt auf die damals geschätzten Gesamtkosten von rund 192 Millionen Franken wurden die Mehrkosten für die zweite Personenunterführung auf rund 8 Millionen Franken beziffert. Das BAV schlug vor, dass die Hälfte vom Bund und die andere Hälfte, beziehungsweise 4 Millionen Franken gemeinsam von der Stadt Lenzburg und dem Kanton übernommen werden.
3. Mit Brief vom 15. Juni 2018 äusserten die Stadt Lenzburg und der Kanton die Absicht, ihre Finanzierungsanteile von je 2 Millionen Franken dem Grossen Rat beziehungsweise dem Einwohnerrat zu gegebener Zeit zu beantragen.

Inzwischen liegt für den Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs Lenzburg ein weit fortgeschrittenes Projekt der SBB vor. Die Hauptunterführung im Ostteil der Bahnhofanlage ist mit einer lichten Breite von 11 Metern und die zweite Unterführung im Westen mit einer lichten Breite von 7 Metern geplant. Mit einer zweiten Personenunterführung im Westen des Bahnhofs wurde die Forderung der Stadt Lenzburg und des Kantons aufgenommen.

4. Im Gegenzug erwarten nun das BAV und die SBB, dass sich die Stadt Lenzburg und der Kanton an den Zusatzkosten für die zweite Personenunterführung angemessen beteiligen. Für die Beteiligung an den Zusatzkosten der zweiten Personenunterführung (West) unterbreiten sie dem Kanton einen Entwurf einer Finanzierungsvereinbarung.

Gestützt auf die Kostenschätzung der SBB vom 25. Februar 2021 schlagen das BAV und die SBB folgende Kostenbeteiligung vor:

Anlageteil Bahnhof Lenzburg	Zusatzkosten Total [Franken]	Pauschaler Anteil Kanton [Franken]	Anteil SBB (Ausbauschnitt 2035) [Franken]
Zweite Personen- unterführung (West)	8'823'816.–	4'000'000.–	4'823'816.–

Tabelle 1: Kostenteiler für die Zusatzkosten der zweiten Personenunterführung, inklusive Verwaltungsgemeinkosten (VGK) und MwSt.

5. Da es sich bei der Kostenbeteiligung um einen Interessensbeitrag beziehungsweise eine Vorteilsanrechnung im Sinne von Art. 35a "Bahnhöfe mit Umsteigebeziehungen" handelt, werden die Folgekosten vom Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit der SBB getragen.
6. Bei der Finanzierungsvereinbarung beharrt das BAV darauf, dass sich der Kanton für den gesamten Interessensbeitrag von 4 Millionen Franken verpflichtet. Der Kostenanteil der Stadt Lenzburg sei Sache des Kantons und müsse zwischen Stadt und Kanton separat geregelt werden. Nebst der Finanzierungsvereinbarung mit dem BAV und der SBB muss der Kanton daher den Beitrag der Stadt Lenzburg von 2 Millionen Franken separat vereinbaren.

V. Rechtliche Grundlage

1. Grundsätzlich wird die Eisenbahninfrastruktur vom Bund finanziert (Art. 49 Abs. 1 Eisenbahngesetz, [EBG, SR. 742.101]). Die Kantone finanzieren die Infrastruktur indirekt durch jährliche Einlage in den Bahninfrastrukturfonds mit (Art. 49 Abs. 2 und Art. 57 EBG). Mit diesen Bestimmungen sind der Substanzerhalt und den vom Bundesparlament beschlossenen Ausbau der Bahninfrastruktur gedeckt.
2. Für Bauten, die nicht ausschliesslich diesem Zweck dienen, bestehen weitergehende Bestimmungen. So sieht das EBG in Bahnhöfen für Massnahmen mit unterschiedlicher Erschliessungsfunktion (Art. 35a EBG) spezielle Finanzierungsregelungen vor. Die Kostenteilung ist in solchen Fällen in einer schriftlichen Vereinbarung zu regeln (Art. 35a Abs. 1 EBG), wobei sich die Kostenaufteilung nach Interessen der beteiligten Gemeinwesen richtet (Art. 35a Abs. 2 lit. b EBG).

3. Auf kantonaler Ebene ist die Finanzierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, SAR 995.100) geregelt. So kann der Kanton Aargau an Investitionen für Bahninfrastrukturen von regionaler Bedeutung einmalige Beiträge leisten. Diese können von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten sowie von weiteren Bedingungen oder Auflagen abhängig gemacht werden (§ 2 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG], SAR 995.100). Im vorliegenden Fall macht der Kanton seine Beitragsleistung von 4 Millionen Franken brutto abhängig von der hälftigen Mitfinanzierung der Stadt Lenzburg.

V. Finanzierung

1. Für die Realisierung von Bahnhofplatz und Bushof (exkl. Wettbewerb Bushof und exkl. Projektkredit für Bushof und Neugestaltung Bahnhofplatz) wurde im Aufgaben- und Finanzplan 2022 bis 2026 für den Anteil der Stadt Lenzburg ein Finanzbedarf von Fr. 11'200'000.– (ab 2025) ausgewiesen.
2. Dieser Finanzbedarf wurde aufgrund von groben Schätzungen ermittelt. Sobald die Testplanung abgeschlossen ist, kann mit der Projektierung des Bushofs und des Bahnhofplatzes begonnen werden. Im Rahmen der Projektierung können auch die Gesamtkosten genauer ermittelt und im Finanzplan eingestellt werden.
3. Die Investitionsfolgekosten (Betrieb und Unterhalt) werden über die Leistungsvereinbarung des Bundes mit der Infrastrukturbetreiberin SBB AG finanziert. Für den Kanton und die Stadt Lenzburg fallen keine Folgekosten an.

VI. Weiteres Vorgehen (Terminplanung)

1. Beschluss Einwohnerrat Lenzburg über den städtischen Anteil am Interessensbeitrag für zweite Personenunterführung (5. Mai 2022).
2. Unterzeichnung Vereinbarung Kanton/Stadt Lenzburg zur Mitfinanzierung Interessensbeitrag zweite Personenunterführung (Juni 2022).
3. Unterzeichnung Finanzierungsvereinbarung Interessensbeitrag zweite Personenunterführung (BAV/SBB/Kanton).
4. Start Plangenehmigungsverfahren (Hauptarbeiten) Publikumsanlagen Bahnhof SBB (August 2022).
5. Geplanter Baubeginn Hauptarbeiten Bahnhof Lenzburg (2025)

Antrag:

Der Einwohnerrat möge für die Realisierung der zweiten Personenunterführung beim Bahnhof Lenzburg einen Verpflichtungskredit von pauschal Fr. 2'000'000.– (netto inkl. Mwst.) bewilligen.

Lenzburg, 23. Februar 2022

FÜR DEN STADTRAT
Der Stadtammann:

Der Stadtschreiber:

Informationsveranstaltung für Mitglieder des Einwohnerrats

Am Montag, 25. April 2022, 19:30 Uhr, informiert der Stadtrat im Zeughaus-Areal (Ringstrasse West 19, Tor 4) über das Thema Bahnhof (inkl. alle entsprechenden Vorlagen).

VERSANDDATUM

8. April 2022

Laufnummer 2022-55