

# Entwicklung Bahnhofareal Lenzburg

Synthesebericht

**Kunde**

Stadt Lenzburg  
Kanton Aargau  
Schweizerische Bundesbahn  
\_ Division Immobilien  
\_ Division Infrastruktur  
PostFinance AG

**Datum**

12. November 2021



## **Impressum**

---

### **Datum**

12. November 2021

### **Bericht-Nr.**

06927.000\_02

### **Verfasst von**

Diverse Verfasser / ASA, DES,  
WEC

Basler & Hofmann AG

Ingenieure, Planer und Berater

Sennweg 2

CH-3012 Bern

T +41 44 387 11 22

## **Verteiler**

---

Kunden

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage und Ziele</b>	<b>2</b>
2.1	Ausgangslage	2
2.2	Ziele der Auftraggebenden	3
2.3	Aufgabenstellung der Testplanung	4
2.4	Beteiligte	5
<b>3.</b>	<b>Testplanung</b>	<b>7</b>
3.1	Ablauf des Verfahrens	7
3.2	Würdigung / Beiträge der Planerteams	7
<b>4.</b>	<b>Erkenntnisse</b>	<b>18</b>
4.1	Ausgangslage	18
4.2	Bahnanlage (Teilgebiet A)	19
4.3	Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude (Teilgebiet B)	20
4.3.1	Bahnhofplatz	21
4.3.2	Bushof	22
4.3.3	"Färberplatz"	23
4.4	Bahnhofquartier (Teilgebiet C)	24
4.5	Perimeter Ost mit neuer Einführung Seetalbahn (Teilgebiet D)	26
4.5.1	Grüne Parkanlage mit Villa Langenbach und Kulturobjekt Brunnen	27
4.5.2	Bauvolumen Ost	27
4.5.3	Unterirdische Velostation	27
4.5.4	Einführung Seetalbahn	27
4.5.5	Vertiefungsstudie	29
4.6	Erschliessung und Verkehr	30
4.6.1	Personenströme und Fusswegstruktur	30
4.6.2	Velo- und Rollerabstellplätze	30
4.6.3	Busverkehr	31
4.6.4	Motorisierter Individualverkehr MIV	31
4.7	Umgang mit Parzellen und Perimetergrenzen	33
4.8	Etappierung, Umsetzung und Termine	34
<b>5.</b>	<b>Würdigung und Willensbekundung der Eigentümer</b>	<b>36</b>
<b>6.</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>39</b>

**Anhang 1:** Syntheseplan, 1:1200

**Anhang 2:** Vertiefungsstudie Bushof

**Anhang 3:** Input zur Synthese im Bereich Busterminal

**Anhang 4:** Beiträge Testplanung

## 1. Zusammenfassung

Ausgangslage	Der Bahnhof Lenzburg hat seine Kapazitätsgrenze erreicht und muss an das erhöhte Verkehrsaufkommen und neuen Gegebenheiten angepasst werden. 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 und das Bahnhofumfeld neu strukturiert und aufgewertet werden.
Testplanung	Um hierzu Erkenntnisse und Lösungsansätze zu finden, hat die Stadt Lenzburg gemeinsam mit dem Kanton Aargau, den SBB Divisionen Immobilien und Infrastruktur und der PostFinance AG eine Testplanung mit drei ausgewiesenen, interdisziplinär zusammengesetzten Bearbeitungsteams durchgeführt. Der vorliegende Synthesebericht fasst die Erkenntnisse zusammen und gibt den Konsens der Auftraggeber zur Erarbeitung der weiteren Planungsschritte wieder.
Erkenntnisse Bahnhofplatz, Bushof und Aufnahmegebäude	Der neue Bushof liegt zwischen den neuen Personenunterführungen Ost und West. Räumlichen Abschluss gegen die Bahn bildet ein neues Aufnahmegebäude, gegenüber wird der Bushof durch die neue Stadtkante des Bahnhofquartiers gefasst.
Erkenntnisse Bahnhofquartier	Das südwestliche Baufeld soll mit einer gestaffelten, ausgeglichenen Silhouette bebaut werden und eine hohen Dichte mit städtebaulicher Präsenz und hohen aussenräumlichen Qualitäten aufweisen. Im Sockelgeschoss sind öffentliche Nutzungen vorgesehen, in den Obergeschossen vorwiegend Wohnen.
Erkenntnisse Perimeter Ost mit Einführung Seetalbahn / Vertiefungsstudie	Der östliche Auftakt zum neuen Bahnhofquartier soll hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und als grosszügige Grünfläche wahrgenommen werden. Die Querung der Seetalbahn mit den damit verbundenen Abschränkungen muss in Kauf genommen werden. Im Rahmen einer Vertiefungsstudie muss dieses Teilgebiet bis Ende 2021 noch detaillierter betrachtet werden.
Erkenntnisse Erschliessung und Verkehr	Der Bereich des Bahnhofareals mit Bahnhofstrasse, Murackerstrasse und Färberweg wird als Begegnungszone ausgeschieden, soll aber für den motorisierten Individualverkehr zugänglich sein. Unter dem Bushof ist eine gemeinsame Parkierungsanlage vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt nordwestlich des Aufnahmegebäudes. Die Veloabstellplätze sind auf die Ausgänge der PU (Personenunterführung) Ost und West verteilt. Im Bereich zwischen der PU-Ost und PU-Hero ist eine Velostation vorgesehen.
Etappierung, Umsetzung und Termine	Die Erkenntnisse aus Testplanung und Synthese werden in einem Entwicklungsrichtplan und später in einem Gestaltungsplan eigentümergebunden. Nach Umsetzung des Infrastrukturprojekts der SBB Infrastruktur bis 2030 soll der Bushof mit Aufnahmegebäude erstellt werden. Die Umsetzung des Perimeter Ost und des Bahnhofquartiers ist ab 2033 vorgesehen.

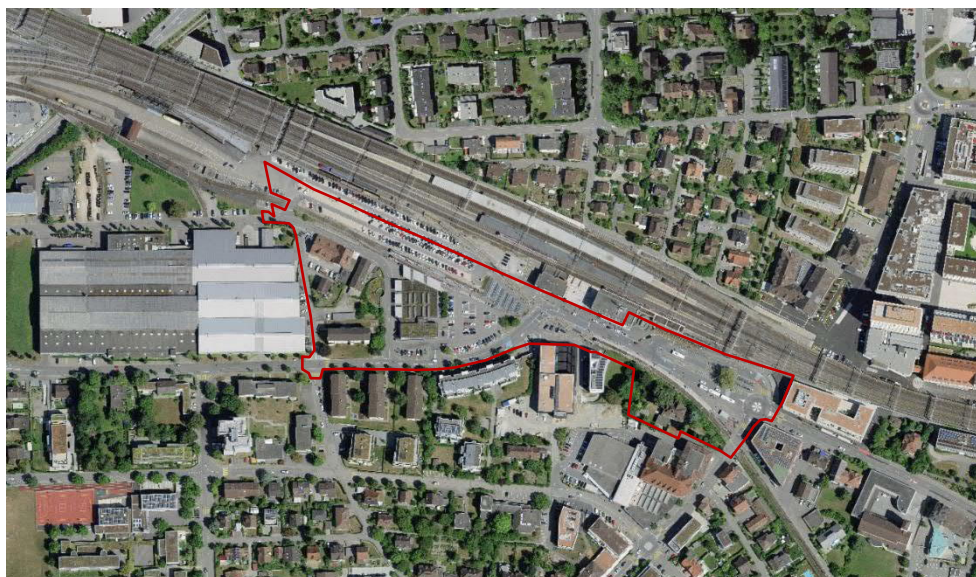
## 2. Ausgangslage und Ziele

### 2.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Lenzburg ist von überregionaler Bedeutung. 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 das Eingangstor zur Altstadt von Lenzburg und ein wichtiges Bindeglied zu den sich stark entwickelnden Quartieren im Westen.

Im Frühling 2014 musste die bis dahin weit fortgeschrittene und seit 1998 andauernde Planung für den Bahnhof Lenzburg abgebrochen werden. Von Seiten des Bundesamts für Verkehr (BAV) wurde erkannt, dass die bestehenden Perron-Anlagen für die zu erwartenden Personenströme zu schmal und für die zukünftigen Zugkompositionen zu kurz sind. Der Stadtrat beschloss im Mai 2014, dass die bereits geplante Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem Vorprojekt "Loop" unter den neu gegebenen Umständen nicht realisierbar ist und nicht mehr weiterverfolgt wird.

Gemäss einer Konzeptstudie von SBB Infrastruktur vom März 2015 muss das gesamte Gleisfeld erheblich verbreitert werden. Demzufolge muss das Aufnahmegebäude neu erstellt, der Bushof neu disponiert und somit das ganze Bahnhofumfeld neu strukturiert werden. Diese Ausgangslage war Ausgangspunkt für die Testplanung Bahnhofareal Lenzburg, deren Erkenntnisse im vorliegenden Synthesebericht zusammengefasst sind.



**Abb. 1 Bearbeitungsperimeter Bahnhofareal Lenzburg**

Quelle: geoportal.ch, bearbeitet

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

Erwartungen Stadtrat an das neue Bahnhofquartier

- \_ Gut gestaltete Ergänzung zum Stadtzentrum (Altstadt) mit Geschäften, Büros, Wohnungen, Einrichtungen für Bildung und Versorgung (auch medizinische), Gastronomie/Hotellerie, Event-/Kulturlokale;
- \_ Städtebaulich prägende Identität, mit prägnantem Abschluss der Bahnhofstrasse, ohne Monument/Landmark;
- \_ Ausgestaltung als Platz anstelle rein funktionaler Verkehrsinfrastruktur (südlicher Bereich des Bahnhofs) mit Abstimmung der stadträumlichen Gestaltung und dem Verkehr (Koexistenz);
- \_ Lebendiger, attraktiv gestalteter Ort der Begegnung mit hoher Aufenthaltsqualität durch Schaffung von zum Verweilen einladenden Grünräumen (Park) mit Sitzmöglichkeiten;
- \_ Auf ÖV-Nutzer ausgerichtetes Angebot (Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen [auch medizinische], Bildung, Gastronomie/Hotellerie);
- \_ Bevorzugung von nicht auf zusätzlichen Autoverkehr ausgerichteten Nutzungen;
- \_ Stärkung der Grünraumpotentiale.

Funktionale Studie Verkehr

Um die verkehrstechnischen Themen des Bahnhofareals Lenzburg zu klären, wurde von der Firma Metron AG eine "Funktionale Studie Verkehr" erarbeitet. Diese fand im Schlussbericht vom 21. März 2019 ihren Abschluss. Diese Erkenntnisse sind Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Testplanung

Um ein breites Spektrum an Lösungsvorschlägen und Argumenten zu erhalten, hat die Stadt Lenzburg, zusammen mit dem Kanton Aargau, den SBB (Immobilien und Infrastruktur) und PostFinance, für das Bahnhofareal eine städtebauliche Testplanung durchgeführt. Drei interdisziplinäre Planungsteams haben unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen die Gestaltungs- und Bebauungspotenziale ausgelotet und mit wirtschaftlichen Kennzahlen hinterlegt. Das Pflichtenheft für die Testplanung wurde am 24. September 2020 von der Steuergruppe Bahnhof Lenzburg genehmigt. Die Erkenntnisse aus diesem Planungsprozess sollen mit dem Erlass eines Entwicklungsrichtplans die Zustimmung aller Beteiligten sichern.

Vorliegender Synthesebericht fasst die Erkenntnisse der Testplanung zusammen und bildet die Grundlage für die Erarbeitung der weiteren behörden- und grundeigentümerverbindlichen Planungsinstrumente.

## 2.2 Ziele der Auftraggebenden

Schaffen von städtebaulichem Akzent

Mit der Entwicklung des Bahnhofareals soll ein neuer städtebaulicher Akzent geschaffen werden, der die Stadt mit einer prägenden Identität ergänzt.

Der Stadtwerdungsprozess von Lenzburg hat in den letzten Jahren besonders auf dem nördlich des Bahnhofs gelegenen Areal Im Lenz (ehemals Hero) seinen Ausdruck gefunden. Nun soll auf dem gegenüberliegenden, südlichen Areal ein ergänzender städtischer Schwerpunkt geschaffen werden. Aufgrund der bedeutenden Lage sollen Stadtqualitäten entwickelt werden (Nutzungsmischung, Raumbildung, Dichte) und eine städtebaulich gute Verbindung der Bahnhofstrasse zur Altstadt gefunden werden.

---

Erhöhung der Verkehrskapazität	Der Bahnhof Lenzburg ist ein multimodaler Umsteigepunkt von regionaler Bedeutung. Um dem zukünftigen Bedarf gerecht zu werden, müssen die Publikumsanlagen von heute 25'000 auf rund 40'000 Ein- und Aussteigende pro Tag vergrössert werden. Deshalb muss das Gleisfeld erheblich verbreitert und ein neuer Bushof erstellt werden. Die Haltestelle der Seetalbahn wird neu in die Perron- und Gleisanlage des Bahnhofs integriert. Die Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs sowie die Perronanlagen werden neu mit zwei Personenunterführungen verbunden. Daraus folgt eine Neustrukturierung des gesamten südseitigen Bahnhofsumfeldes sowohl in verkehrlicher als auch in städtebaulicher Hinsicht.
Wirtschaftliche Tragbarkeit	Der wirtschaftlichen Tragbarkeit der Bauabsichten kommt eine hohe Bedeutung zu. Die Umsetzbarkeit ist zu gewährleisten und nachzuweisen. In der vorliegenden Projektentwicklung wird darauf geachtet, dass aus der Zusammenarbeit der Grundeigentümer eine Wertsteigerung für sämtliche beteiligten Parteien resultiert und diese in einem angemessenen und ausgeglichenen Verhältnis steht.
	<b>2.3 Aufgabenstellung der Testplanung</b>
	Ausgehend von Ausgangslage und Zielsetzungen und gestützt auf die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums haben die Auftraggebenden nachfolgend beschriebene Aufgabenstellung für die Testplanung formuliert.
Städtebauliches Gesamtkonzept	Das städtebauliche Gesamtkonzept soll eine hohe Aufenthaltsqualität mit gut proportionierten Aussenräumen und eine klare räumliche Setzung der Gebäude aufweisen. Dabei kommt der Bildung des städtisch-öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung zu. Es soll ein neuer städtebaulicher Akzent entstehen, der dem Bahnhofsstandort gerecht wird.
Identität und Ausstrahlung	Das neue Bahnhofareal soll identitätsstiftend sein und als eines der Tore zur Stadt Lenzburg einen angemessenen, erkennbaren Ausdruck erhalten.
Freiraumgestaltung	Das Freiraumkonzept sollte die Vielfalt und Eigenschaften weiterführen und optisch sichtbar machen sowie einen Bezug zum bestehenden städtebaulichen Umfeld herstellen. Der öffentliche Raum ist belebt und attraktiv auszugestalten.
Bauliche Verdichtung	Die Erhöhung der baulichen Dichte erfolgt unter dem Aspekt, dem Bevölkerungswachstum und den Wachstumszielen von Stadt und Kanton gerecht zu werden. Dabei wird eine differenzierte Dichteverteilung in Zentren und Bahnhofsnähe mit einer hohen baulichen Dichte und Einwohnerdichte angestrebt.
Bahnhofplatz	Der Bahnhofplatz ist z.B. mit raumbegrenzenden Volumen neu zu definieren und auszugestalten. Die Vorfahrt und die Standplätze für Taxis sind zu reorganisieren. Der Busbahnhof ist mit gedeckten Wartebereichen auszustatten.
Attraktives Nutzungsangebot	Es werden Neubauten mit hoher städtebaulicher Qualität gewünscht. Das Nutzungsangebot soll sowohl Wohnen, Dienstleistung, Bildung, Verwaltung, Kiosk/Shop, Detailhandel als auch einen attraktiven SBB-Schalter (Reisezentrum, Ticketcorner etc.) enthalten.



Erschliessung und Verkehr Ein wichtiges Ziel ist die Entflechtung des Verkehrs bei den Zugängen und auf dem Bahnhofplatz, der als übersichtlicher Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet wird. Im Vordergrund stehen Bus- und Bahnkunden, Fussgänger und Velofahrende. Für Privatautos sind konfliktfreie Zufahrten und möglichst nahe Abstellplätze zu schaffen. Die Sicherheit hat hohe Priorität.

Bauen an der Bahn unter Betrieb Die betrieblichen Anforderungen für das Bauen an der Bahn und die Betriebssicherheit sind zu gewährleisten. Die Interessenslinien von SBB Infrastruktur sind zwingend zu berücksichtigen (Interessenslinie inkl. 1m Abstand für Unterhaltsarbeiten).

## 2.4 Beteiligte

Die Testplanung wurde von folgenden Gremien begleitet:

Steuergruppe

Die Steuergruppe begleitete die Testplanung auf strategischer Ebene.

- \_ Daniel Mosimann, Stadtammann Stadt Lenzburg
- \_ Martin Stücheli, Stadtrat Stadt Lenzburg
- \_ Christoph Schnegg, Stadt Lenzburg (Stadtplanung & Hochbau)
- \_ Daniel Kolb, Kanton Aargau (ARE)
- \_ Carlo Degelo, Kanton Aargau (AVK)
- \_ Andreas Steiger, SBB Immobilien
- \_ Andreas Wingeier, SBB Infrastruktur
- \_ Michael Heim, PostFinance AG

Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der Beiträge setzten die Auftraggebenden folgendes Gremium ein:

- \_ Rainer Klostermann, Architekt (Vorsitz)
- \_ Bertram Ernst, Architekt
- \_ Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin
- \_ Daniel Mosimann, Stadtammann Stadt Lenzburg
- \_ Martin Stücheli, Stadtrat Stadt Lenzburg
- \_ Marco Lombardi, Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- \_ Yves Jacot, SBB Immobilien (bis 31.12.2020)
- \_ Andreas Steiger, SBB Immobilien (ab 01.01.2021)
- \_ Christian Eggenberger, SBB Immobilien
- \_ Michael Heim, PostFinance AG
- \_ Daniel Bucco, PostFinance AG

Expertinnen und Experten

In fachlichen Fragen wurde das Beurteilungsgremium von Fachpersonen unterstützt:

- \_ Christoph Schnegg, Stadt Lenzburg (Stadtplanung & Hochbau)
- \_ Michael Heiserholt, Stadt Lenzburg (Stadtplanung & Hochbau, bis Mai 2021)
- \_ Christian Brenner, Stadt Lenzburg (Tiefbau / Verkehr)
- \_ Thomas Frei, Kanton Aargau (Orts-, Siedlungs- & Regionalplanung West)
- \_ Adrian Kern, SBB Immobilien
- \_ Philippe Blaser, SBB Infrastruktur
- \_ Daniela Zuckschwerdt, SBB Infrastruktur
- \_ Kurt Müller, Post Immobilien AG
- \_ Ruedi Häfliger, Metron AG
- \_ Philipp Gloor, Immobilienexperte Realit AG

---

Vertreter weiterer Grundeigentümer	<p>Grundeigentümer, deren Parzellen sich im Bearbeitungsperimeter befinden oder welche direkt durch die bevorstehende Stadtentwicklung tangiert werden (Stapferhaus, Credit Suisse und Coop), wurden periodisch über die Testplanung informiert und als Gäste zu den Veranstaltungen eingeladen. Als Vertreter nahmen teil:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Beat Uhlmann, Architekt (für die Grundeigentümer der Parzellen 2320, 2138, 2322 und 2902).</li><li>_ Andrea Grossenbacher (für das Stapferhaus am Werkstattbesuch vom 05. Februar 2021 und an der Zwischenbesprechung vom 09. März 2021).</li></ul>
Planerteams Testplanung	<p>Die Planungsaufgabe wurde von 3 interdisziplinären Planerteams bearbeitet:</p> <p><b>Team Brühlmann Loetscher / mrs partner ag / Lorenz Eugster</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung, Zürich (Federführung) Christoph Loetscher, Thomas Klinkhammer</li><li>_ mrs partner ag, Zürich (Verkehrs- und Mobilitätsplanung) Simon Seger</li><li>_ Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich Jonas Mörgeli, Alexander Schuech</li></ul> <p><b>Team KCAP / IBV Hüsler Luca Arbani / Studio Vulkan</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ KCAP Architects &amp; Planner, Zürich (Federführung) Anouk Kuitenbrouwer, Julie Bazard, Luca Bruns</li><li>_ IBV Hüsler Luca Urbani, Zürich (Verkehrs- und Mobilitätsplanung) Luca Urbani</li><li>_ Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich (Landschaftsarchitektur) Dominik Bueckers, Johanna Joecker</li></ul> <p><b>Team Van de Wetering / Schneiter Verkehrsplanung / Hager Partner</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich (Federführung) Laurence Beuchat, Roman Hanimann</li><li>_ Schneiter Verkehrsplanung, Zürich (Verkehrs- und Mobilitätsplanung) Marc Schneiter</li><li>_ Hager Partner AG, Zürich (Landschaftsarchitektur) Nina Ziegler</li></ul>
Verfahrensbegleitung	<p>Basler &amp; Hofmann AG Ingenieure, Planer und Berater Sennweg 2 3012 Bern</p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Alessandro Savioni</li><li>_ Stefan Dellenbach</li><li>_ Christina Wermuth</li></ul>

### 3. Testplanung

#### 3.1 Ablauf des Verfahrens

Die Beschreibung der Aufgabenstellung fand ihren Abschluss mit der Genehmigung des Verfahrensprogramms durch die Steuergruppe am 24. September 2020.

#### Veranstaltungen

Mit den Bearbeitungsteams fanden folgende Veranstaltungen statt:

_ Startsituation & Begehung	10. Dezember 2020
_ "Werkstattbesuch" (Online-Meeting)	05. Februar 2021
_ Zwischenbesprechung (Online-Meeting)	09. März 2021
_ Schlussbesprechung	28. Mai 2021

#### Erarbeitung Synthese

Der vorliegende Synthesebericht wurde im Nachgang an die Schlussbesprechung erstellt und am 1. November 2021 vom Beurteilungsgremium verabschiedet.

#### Information der Bevölkerung

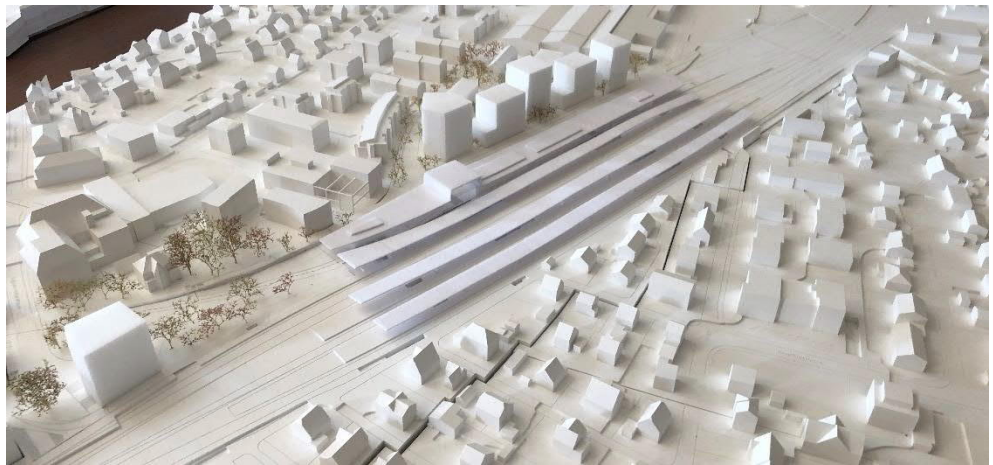
Die Begleitgruppe der Stadt Lenzburg wurde am Informationsanlass vom 07. Juli 2021 über den Zwischenstand der Erkenntnisse informiert.

Die Bevölkerung wird nach Genehmigung des Syntheseberichts orientiert.

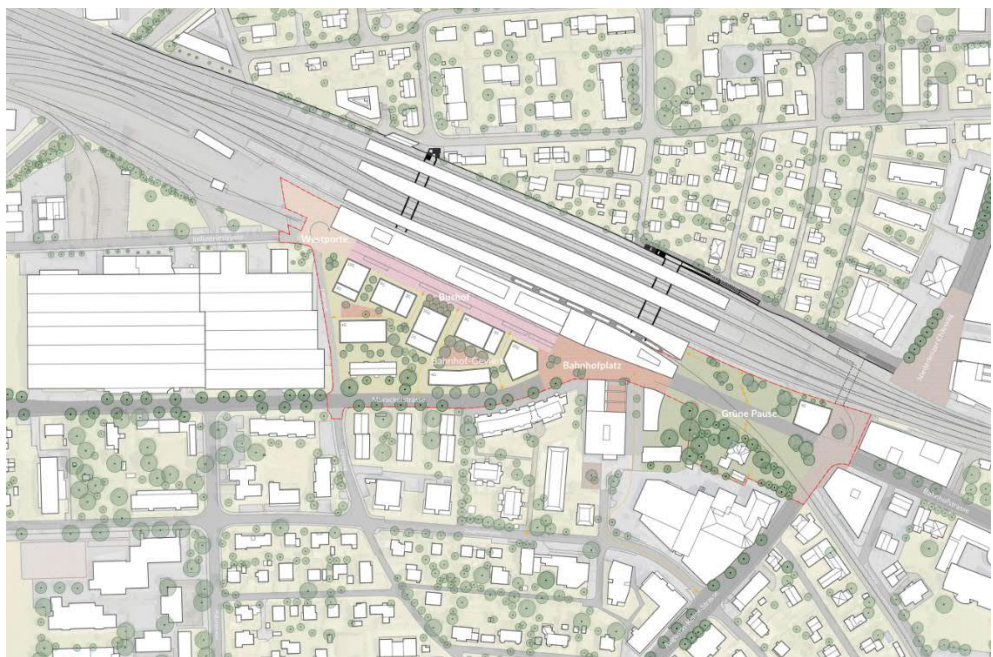
#### 3.2 Würdigung / Beiträge der Planerteams

Alle beauftragten Planerteams haben sich intensiv mit der komplexen Planungsaufgabe auseinandergesetzt. Das Beurteilungsgremium anerkennt die grosse geleistete Arbeit und dankt allen Teams für ihre unterschiedlichen, aber ausnahmslos hochwertigen Beiträge herzlich. Diese ermöglichten es dem Beurteilungsgremium und den Auftraggebenden, vertiefte Einsicht in die Aufgabenstellung zu gewinnen und eine gemeinsame Haltung zu erarbeiten, wie das anspruchsvolle Areal mit Bahn- und Bushof, Gebäuden und Freiräumen zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann.

Nachfolgend werden die Beiträge der Planerteams und die zugehörigen Überlegungen des Beurteilungsgremiums zusammenfassend wiedergegeben.

**Team Brühlmann Loetscher / mrs partner ag / Lorenz Eugster****Abb. 2 Modellausschnitt**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher / mrs partner / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau

**Abb. 3 Situationsplan**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher / mrs partner / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau

**Städtebauliche Würdigung**

Das Bearbeitungsteam schlägt die gezielte Thematisierung einer Raumfolge entlang der Gleisachse vor. Damit liegt die grundsätzliche städtebauliche Formulierung einer Freiraumachse vor, die zwar in ihrer Logik nicht überrascht, dennoch eine solide Auseinandersetzung mit den räumlichen und funktionalen Gegebenheiten fordert und umsetzt. Dabei fällt auf, dass die räumliche Entwicklung auf eine Weiterentwicklung Richtung Westen abzielt und hier eine gewisse Neuorientierung einfordert.

Die einzelnen Raumschichten und Areale werden stadträumlich und konzeptionell sorgfältig interpretiert. Die dominante West-Ost Ausrichtung wird bewusst nach der Grundvorgabe rhythmisiert. Dies führt zu einer Festlegung von Sichtachsen Nord – Süd und zu einer sogenannten Stadtkante, die mit unterschiedlichen Baufeldkanten die Volumina so anordnet, dass am Bushof verschiedene Vorzonen und platzartige Bereiche entstehen. Ziel dieser Raumstufung ist die massstäbliche Einbettung einer wohl etappenweise entstehenden Bebauung und deren Adressierung. Die Stufung wird auch mit den vorgeschlagenen Gebäudehöhen betont und es ist eine angemessene Durchlässigkeit des neuen Bahnhofquartiers vorgesehen. Insgesamt entsteht ein städtebaulicher Eindruck, der sich in den gesamten Kontext einbettet und hinsichtlich baulicher Dichte verträglich erscheint. Die einzelnen Baufelder sind so angeordnet, dass eine Adaption der Grundeigentümerverhältnisse an den neuen Stadtgrundriss denkbar ist und mit wenigen Ausgleichsmassnahmen umsetzbar erscheint. Ebenso integriert das Konzept die bestehenden Verhältnisse südseitig des Perimeters.

Der Bushof nimmt das Vorgabedispositiv annähernd auf. In dieser Zone wird der Untergrund konsequent mit der angeforderten Parkierung MIV und Velo angeordnet. Es gibt hierzu Optionen für Kombinationen mit der privaten Parkierung. Diese Herausforderungen müssten zu gegebener Zeit vertieft werden. Wichtig ist im Moment die Annahme, dass die Zufahrten zum Bestand problemlos gewährleistet sind und eine unabhängige Umsetzung machbar ist. Die bahnhofsorientierte Nutzung findet in zweigeschossigen Bauten zwischen Buskante und Gleisraum statt. Die räumliche Einbindung der beiden Personenunterführungen wird dem Infrastrukturprojekt angepasst und architektonisch akzentuiert. Daraus ergibt sich eine nachvollziehbare Hierarchisierung und Betonung der östlichen Hauptunterführung.

Mit der Etappierung wird ein sinnvoller erster Auftritt am sogenannten Bahnhofplatz vorgeschlagen. Das mag der weiteren Entwicklung die nötigen Impulse geben. In der weiteren Entwicklung des Gebietes wird man diese plausible Strategie mit Rücksicht auf die Grossbaustelle Bahnhof Infrastruktur vertiefen.

Im Osten schlägt die Konzeption - pragmatisch im Umgang mit der „Hypothek“ Seetalbahn - eine sogenannte "Grüne Pause" vor. Diese besteht im Wesentlichen aus einem parkartigen, dichteren Baumbestand im Umfeld der Villa Langenbach. Die Wertschätzung dieser Bestandesbaute wird dadurch gewährleistet. Nordseitig zeigt sich im Vorschlag eine Aufenthaltsfläche, weiträumig entsiegelt, mit Durchwegung und offenen Baumpflanzungen. Das hier vorgeschlagene Baufeld wird intensiv diskutiert. Das Gremium kommt zum Schluss, dass eine Bebauung mit moderater Volumenbildung angemessen und vorteilhaft auf die aussenräumlichen Bedingungen Zufahrt Velo und Unterführung reagieren könnte. Ebenso ist eine sinnvolle Erdgeschossnutzung denkbar. Die vorgeschlagene Sondernutzung in den Obergeschossen dürfte noch herausfordernd werden, erscheint konzeptionell aber nachvollziehbar.

Der Teambeitrag veranlasst das Beurteilungsgremium zur Nachfrage bezüglich der Präzisierung im Bereich Bushof. Hier liegt der Schlüssel für eine sorgfältige und nachhaltige Dimensionierung der Freiräume und Verkehrsflächen als Grundlage für einen weiteren Planungsprozess. Insgesamt zeigt das Konzept eine grosse Nähe zu einer

etappenweisen und bezüglich Verfügbarkeit auf die Grundeigentümerschaft bezogene Umsetzungsstabilität.

#### Erschliessung / Mobilität

Der Bushof wird mit vier Doppelkanten kompakt zwischen den Aufgängen der Personenunterführung Ost und West aufgespannt. Seitlich wird er durch die Gebäudefassaden des Bahnhofgevierts und gleisseitig von den kommerziellen Nutzungen begrenzt. Der Wendplatz bei der Westporte stellt sicher, dass die einzelnen Buskanten flexibel nutzbar sind. Mit den Sichtbezügen und der gleisnahen Anordnung entsteht eine gut verständliche, kompakte öV-Drehscheibe. Die unterirdische Veloparkierung ist südlich der Bahnlinie in drei Anlagen mit direkten Zugängen zu den Personenunterführungen aufgeteilt. Die Erschliessung der Anlage Ost und der Velostation erfolgt über die bestehende Rampe der Hero-Unterführung. Für die Anlage bei der PU Ost ist eine Rampe beim Kopfbau des Bahnhofgevierts vorgesehen. Die Parkieranlagen des motorisierten Verkehrs (P+R, K+R, Kurzzeit-PP, Mobility) bietet in zwei Geschossen unter dem Busterminal eine Kapazität von 276 Abstellplätzen. Für Roller ist eine Abstellanlage im Untergeschoss des Kopfbaus des Bahnhofgevierts angedacht. Die Erschliessungsrampe ist bei Industriestrasse im Westen vorgesehen. Optional wäre auch eine Einfahrt ab dem privaten Parking bei der Überbauung an der Murackerstrasse möglich.

Die gewählte Form für den Bushof entspricht zwar nicht der Bestvariante aus der funktionalen Studie, erfüllt jedoch die funktionalen Anforderungen und erweist sich aber aufgrund der aufgezeigten Lösung als durchaus gangbarer Weg und stellt eine gute Verteilung der Personenflüsse auf beide Personenunterführungen sicher. Die vier Doppelkanten werden hinsichtlich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der betrieblichen Flexibilität als problematisch beurteilt. Die Erfüllung der Anforderungen des BehiG muss in der weiteren Bearbeitung vertieft geprüft und nachgewiesen werden.

Der Freiraum zwischen den Buskanten und den Erdgeschossnutzungen wird mit teilweise weniger als 4,0 Meter Breite als zu knapp bemessen beurteilt. Insbesondere wird er den unterschiedlichen Ansprüchen wie Warteraum bei der Bushaltestelle, Haltestellenausrüstung (Fahrgastinformation, Sitzgelegenheit etc.), der Längszirkulation und den möglichen Aussenraumnutzungen der kommerziellen EG-Nutzungen wie Bistrotische, Plakatständer etc. noch nicht gerecht. Hingegen kann mit der zurückhaltenden Anordnung von kommerziellen Nutzungen entlang den Gleisen die Funktionalität der öV-Drehscheibe sichergestellt und gleichzeitig die Bedürfnisse der Reisenden erfüllt werden.

Die Anordnung und der Zugang zur Veloabstellanlage Ost wird mit der Nutzung der bestehenden Rampe als zweckmässig beurteilt. Allerdings entsteht ein Konflikt beim Kreuzungspunkt unmittelbar vor dem Beginn der Hero-Unterführung. Anstelle der unterirdischen Veloabstellanlage Murackerstrasse soll in der weiteren Bearbeitung auch die Möglichkeit einer oberirdischen Veloabstellanlage beim Zugang zur Personenunterführung West geprüft werden. Der Zugang im Westen zu den unterirdischen Abstellplätzen des motorisierten Verkehrs wird als zielführend beurteilt. Die Rampen müssen wesentlich grösser dimensioniert werden. Die optionale Nutzung der Zufahrtsrampe der

privaten Liegenschaft an der Murackerstrasse hingegen wird als problematisch eingestuft. Die vier Taxistandplätze sind äusserst attraktiv direkt bei der Hauptunterführung platziert. Die Kurzzeitparkplätze an der Murackerstrasse hingegen werden als kritisch erachtet. Der Zugang zur PU Mitte aus der Bahnhofstrasse ist gut gelöst. Das Verkehrsregime auf dem Bahnhofplatz (Begegnungszone beibehalten) wird begrüsst.

**Team KCAP / IBV Hüsler Luca Arbani / Studio Vulkan****Abb. 4 Modellausschnitt**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam KCAP / IBV Hüsler Luca Urbani / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

**Abb. 5 Situationsplan**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam KCAP / IBV Hüsler Luca Urbani / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

## Städtebauliche Würdigung

Das Team bezieht sich im Grundsatz auf die historischen Achsen und untersucht, wie die verkehrlichen Infrastrukturanlagen städtebaulich ohne Trennwirkung integriert werden können. Sie stellen fest, dass im kleinstädtischen Massstab von Lenzburg weitergearbeitet werden soll, dass im Umfeld vom Bahnhof bereits heute ein attraktives Nutzungsangebot besteht und dass dem Bahnhof eine vermittelnde Bedeutung zukommt inmitten heterogener Charaktergebiete. Das städtebauliche Konzept basiert daher auf



der Idee, am Bahnhof ein zur Altstadt komplementärer urbaner Kern – ein 'Urban Village' - zu schaffen mit einer prägenden Identität, die durch typologisch vielfältige Dichte entsteht.

Die gestalterischen Interventionen basieren auf dem bestehenden Stadtraumgerüst und führen dieses in seiner logischen Konsequenz im Freiraum fort. Der Tor-Park rund um die Villa Haldimann trägt somit zur städtebaulichen Klärung bei und bildet eine robuste und sehr attraktive Lösung. Ein weiterer Baustein stellt der Stapferhausplatz dar, der den Auftakt bildet zum dritten Element, dem Bahnhofquartier. Der Ansatz unterstützt eine klare freiräumliche Grundstruktur mit einer wertvollen Durchwegung, welche die heutigen räumlichen Fragmente zu einem attraktiven Stadtgefüge intelligent verbindet. Die vorgeschlagene Freiraumgestaltung und Durchgrünung wirkt im Bahnhofquartier und auf dem Stapferhausplatz noch wenig spezifisch. Die Konzentration der Nutzungen oberirdisch in der 'Mitte' entsprechen nicht den Bedürfnissen nach Serviceleistungen bei den unterirdischen Hauptzugängen zum Bahnhof.

Der Stadtraum wird höher gewichtet als die Umsteigefunktion. Daher wird der Bahn- und der Bushof im städtischen Raum integriert mit dem Nachteil, dass die Orientierung und die Auffindbarkeit erschwert wird, da die Dimension des Bushofs den Massstab des 'urban Village' sprengt. Sehr überzeugend wirkt die volumetrische Umsetzung und Dichte im Bahnhofquartier hinsichtlich Körnung, Silhouette und städtischer Vielfalt. Dabei steht im Vordergrund, dass alle Grundeigentümer an der Entwicklung partizipieren können.

Der wertvolle Beitrag belebt den Variantenfächer und führt zu aufschlussreichen Diskussionen und hohem Erkenntnisgewinn. Das Beurteilungsgremium kommt zum Schluss, dass zur besseren Orientierung ein zentrales Bahnhofsgebäude fehlt. Im Widerspruch zur Strategie der städtebaulichen Klärung steht die Bedeutung der regionalen Umsteigebeziehungen, die keine entsprechende räumliche Umsetzung erfährt, womit die städtebauliche Idee und die verkehrlichen Anforderungen als nicht kongruent beurteilt werden.

#### Erschliessung / Mobilität

Für die Anordnung des Busterminals wählt das Team einen unkonventionellen Weg und weicht damit vollständig von der Bestvariante der funktionalen Studie ab. Der Vorschlag erinnert jedoch im weitesten Sinne an die Dreiecksvariante der funktionalen Studie. Im Unterschied dazu dehnt sich der Busterminal praktisch auf beide Parzellen der Post aus. Die 9 Bushaltekanten werden beidseitig an der die Parzellen umschliessenden, neuen Ringstrasse (Bus-Loop) verteilt. Durch die Baukörper entlang den Gleisen, der teilweise abgewinkelten Wegführung und der Bepflanzung fehlt der Sichtbezug zwischen den Bahnperrens und den Bushaltestellen.

Die Aufgänge aus den PU West und Mitte zum Bahnhofquartier erfolgt direkt mit Treppen und Rolltreppen. Der wichtige Zugang zur Bahnhofstrasse wird als Rampe angelegt und attraktiv in den Tor-Park integriert. Die Parkierung ist überwiegend unterirdisch geplant. Wie in den anderen Beiträgen ist im Osten eine Velohalle mit 766 Abstellplätzen vorgesehen, die mit dem neu gestalteten Zugang zur Hero-Unterführung erschlossen wird. Beim Zugang zur Personenunterführung West ist eine weitere Anlage mit 182 Abstellplätzen geplant. Zudem zeigt der Vorschlag im gesamten Freiraum des neuen

Quartiers integriert rund 150 weitere Veloabstellplätze. Zusammen ergibt sich somit auf der Südseite des Bahnhofs ein Angebot von rund 1'100 Veloabstellplätzen. Im Unterschied zu den anderen Beiträgen wird die Park+Ride-Anlage mit 274 Abstellplätzen nicht unter dem Bushof, sondern in den Untergeschossen der Baukörper entlang den Gleisen angeordnet. Auch in diesem Vorschlag wird die Parkieranlage im Westen ab der Industriestrasse erschlossen. Kurzzeitparkplätze werden an der Mura-ckerstrasse und am Färberweg angeboten. Bei den Zugängen zu den Personenunterführungen sollen Taxi- und Kiss+Ride-Plätze angeboten werden.

Mit dem Bus-Loop (Ringstrasse) und der grossen Überbauung in der Mitte wird ein unkonventioneller Weg beschritten. Die 9 Bushaltekanten werden beidseitig der neuen Ringstrasse verteilt. Die Wege zu den Personenunterführungen sind mit bis zu rund 100 Meter sehr lang. Durch die Baukörper entlang den Gleisen, der teilweise abgewinkelten Wegführung und dem Baumbestand besteht kein Sichtbezug mehr zwischen den Bahnperrens und den Bushaltestellen. Die funktionale Einheit der öV-Drehscheibe wird in die zwei praktisch isolierten Einheiten Bahnhof SBB und Busterminal aufgespalten. Sie wird somit von den Reisenden nicht mehr als Ganzes wahrgenommen und die Orientierung fällt entsprechend schwerer.

Bezüglich Busbetrieb ist die unabhängige Zufahrt nicht bei allen Haltekanten gegeben. Die Anforderungen des BehiG lassen sich aber mindestens für die Haltestellen des Linienverkehrs bei der zweiten Türposition umsetzen. Die Erfüllung der Anforderungen des BehiG wäre in der weiteren Bearbeitung vertieft zu prüfen und nachzuweisen. Die Durchwegung des Grünraums im Osten ist im Grundsatz zu begrüssen. Insbesondere die Wegführung von der Augustin-Keller-Strasse zum Stapferplatz ist eine sehr gute Ergänzung. Die zusätzlichen Wegquerungen über das Seetalbahntrasse hingegen werden als problematisch eingestuft, da sie nach Vorgaben der SBB und des Bundes als gesicherte Bahnübergänge ausgebildet werden müssten. Mit dem neu gestalteten Zugang zur Hero-Unterführung wird der Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr entflechtet.

Die Lösung für das Kiss+Ride ist wenig ausformuliert. Für die Kurzzeitparkplätze wird eine eher dezentrale Anordnung vorgeschlagen, vor allem bestehen für die EG-Nutzungen der Bauten entlang den Gleisen keine ebenerdigen und kurzläufigen Parkierungsmöglichkeiten. Das erhöht die Gefahr von ungeordnetem Kiss+Ride oder "wildes" Kurzzeitparkieren im Bereich des Stapferplatzes. Die Bahnhofstrasse wird durchgehend in einer Tempo-30-Zone geführt, im Bushof gilt das Regime der Begegnungszone.

### Team Van de Wetering / Schneiter Verkehrsplanung / Hager Partner



**Abb. 6 Modellausschnitt**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam Van de Wetering / Schneiter Verkehrsplanung / Hager Partner AG



**Abb. 7 Situationsplan**

Quelle: Schlussabgabe Bearbeitungsteam Van de Wetering / Schneiter Verkehrsplanung / Hager Partner AG

#### Städtebauliche Würdigung

Das Team formuliert eine zentrale stadträumliche Idee, nämlich den Bahnhof als kompakten „Identitätsträger“ für alle Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs auszuformulieren. Ein neues Dach mit vertikalen Akzenten bei den Unterführungen betont diese Hauptidee. Basierend auf dieser Hauptidee ergeben sich zwei städtebauliche Hauptthemen: Die Begleitung und Fassung des Bahnhofraumes mit einer klaren „Stadtkante“ und die Verknüpfung des Bahnhofraumes mit dem Umfeld über drei sogenannte „Quartierscharniere“.

Der „Langenbachplatz“ mit der Parkanlage der Villa Langenbach verbindet das Bahnhofsgelände in Richtung Altstadt und Bahnhofstrasse und versucht auch einen Brückenschlag in Nord-Süd-Richtung – zum Hero-Areal – zu schaffen. Die Positionierung des Wendebereiches mit den K+R-Plätzen in Platzbereich führt jedoch dazu, dass ein sehr verkehrsgeprägter öffentlicher Raum entsteht.

Der „Färberplatz“ bindet die PU West an den verlängerten Färberweg an und soll über die Integration der Bestandesbauten die etappierte Entwicklung sichern und den Übergang zu den Gewerbehallen von Schwarz-Stahl regeln, welche hier mit ihrer Rückseite präsent sind. Dabei vermag der vorgeschlagene Zwischenstand mit dem Färberplatz als informellere Schnittstelle von Bahnhofquartier und Gewerbe mehr zu überzeugen als der Schlusszustand mit an den Gewerbehallen angebautem Kopfbau. Der „Bahnhofplatz“ am Schnittpunkt von Bahnhofstrasse und Murackerstrasse bei der PU Ost liegt zwischen dem Stapferhaus, dem Bahnhofdach und einem „städtebaulichen Akzent“ (8-geschossig) im Westen. Die postulierte räumliche Fassung findet jedoch nicht statt, was auch durch die angedeutete Gestaltung einer von den angrenzenden Bauten unabhängigen Platzfläche, umgeben von Asphalt, verstärkt wird. So kann der Bahnhofplatz den von den Verfassern formulierten Anspruch auf Urbanität nicht einlösen. Der Bushof bildet die aus den Vorstudien bekannte Variante der Busaufstellung ab, was dazu führt, dass der gesamte öffentliche Raum des Bahnhofvorplatzes von der Businfrastruktur belegt ist.

Die einzelnen Massnahmen und Vorschläge sind verständlich hergeleitet und scheinen realistisch umsetzbar. Ebenfalls zeugt die Betrachtung der Etappierung von einem klaren Verständnis der Aufgabe. Jedoch vermag der Beitrag in der analytischen Herangehensweise und in den raumplanerischen Ansätzen mehr zu überzeugen als in der städtebaulichen und stadträumlichen Umsetzung.

So bleiben die vorgeschlagenen Massnahmen schematisch und vereinzelt und tragen wenig zur gewünschten starken Identität des neuen „Bahnhofquartiers“ bei. Insbesondere kann auch die postulierte „Stadtkante“ einer Überprüfung nicht Stand halten. Sie wirkt stadträumlich zu wenig stark und ist in ihrer bewegten Geometrie unentschlossen. Zum fragmentierten Eindruck tragen der Färber- und der Bahnhofplatz bei, welche die Stadtkante schlussendlich auf zwei Bauten zusammenschumpfen lassen. Somit bildet der für die Diskussion wichtige Beitrag aus Sicht des Beurteilungsgremiums kompetent die Rahmenbedingungen ab und setzt diese in einem machbaren, schlussendlich aber zu wenig markanten städtebaulichen Vorschlag um.

#### Erschliessung / Mobilität

Der Bushof in Sägezahnform wird zentral zwischen den Zugängen zu den Personenunterführungen angeordnet. Nördlich schliesst er an die Bahnhofskante an und wird südlich vom Bahnhofquartier begrenzt. Am westlichen Ende stellt ein grosszügig dimensionierter Wendepunkt die für den Busbetrieb notwendige Flexibilität sicher. Vorgeschlagen werden je eine Aussteigekante in der Nähe der Zugänge der Personenunterführungen. Die Lücken zwischen den Bauten öffnen den Blick zu den Perronanlagen der SBB und unterstreichen damit die Wahrnehmung des Bahnhofs als öV-Drehscheibe.

Für die überwiegend unterirdischen Parkieranlagen wird schematisch deren Anordnung aufgezeigt. Im Osten – erschlossen durch die bestehende Rampe der Hero-Unterführung – sind auf zwei Untergeschosse verteilt die Bike+Ride-Anlage und die Velostation vorgesehen. Unterhalb des Bushofs soll eine zweigeschossige Parkieranlage für den motorisierten Verkehr (Park+Ride, Mobility) und ein Teil der Kiss+Ride-Plätze angeordnet werden. Bei Bedarf kann die Anlage auf der Westseite erweitert werden. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt über eine Rampe im Kopfbau des Bahnhofquartiers ab der Murackerstrasse. Oberirdisch wird bei der Personenunterführung West eine zweite Velostation mit 530 Abstellplätzen vorgeschlagen. Die Zugänge zur Bahn sind konsequent gelöst, auch auf der Nordseite des Bahnhofs. Auf der Ostseite bei der Rampe zur Hero-Unterführung ist ergänzend eine kleine Vorfahrt mit Taxi-Standplätzen und Kiss+Ride-Parkplätzen angeordnet. Der Bahnhofplatz wird verkehrsfrei, ausgenommen Bus und Velo, mit entsprechenden Wendeplätzen für den MIV.

Auch dieses Team weicht beim Bushof von der Bestvariante der funktionalen Studie Verkehr ab, zeigt aber die Stossrichtung auf, wie eine funktionierende Lösung aussehen kann. Die detaillierte Auseinandersetzung mit den Personenströmen zeigt, dass diese gleichmässig auf die beiden Personenunterführungen verteilt werden. Die geplante Sägezahnordnung erlaubt die unabhängige Zu- und Wegfahrt für jeden einzelnen Bus. Sie funktioniert aber mit hohen Haltekanten vermutlich noch nicht, wobei in der Längenentwicklung noch Spielraum für notwendige Anpassungen besteht. Die Erfüllung der Anforderungen des BehiG muss in der weiteren Bearbeitung vertieft geprüft und nachgewiesen werden. Die Aussteigekante vor dem Bahnübergang wird als zweckmässig erachtet, diese soll ab weiter weg von der Schranke angeordnet werden (Konflikt mit Ausfahrt Vorfahrt). Der Bedarf für eine Aussteigekante auf der Westseite ist deutlich geringer, weshalb an dieser Stelle eher ein Busstandplatz für andere Zwecke (Bahnersatz, Pause etc.) sinnvoll scheint. Kann der Busbetrieb nicht wie hier angenommen auf Durchmesserlinien umgestellt werden, fehlt eine Wendemöglichkeit aus Richtung Westen. Bahnseitig wird der Vorbereich zwischen den Buskanten und den Nutzungen mit einer Breite von rund 4,5 Meter an der engsten Stelle als zu knapp bemessen beurteilt. Auch hier gilt wie beim Team 1, dass aufgrund der Überlagerung der unterschiedlichen Funktionen eine ausreichende Dimensionierung zur Sicherstellung des Personenflusses erforderlich ist. Mit der Beschränkung der Nutzungen auf die wesentlichen Bedürfnisse der Reisenden fokussiert der Vorschlag auf eine gute Funktionalität der öV-Drehscheibe.

Kritisch zu hinterfragen ist die in zwei Untergeschossen vorgeschlagene Veloabstellanlage Ost. Bei der Velostation West geht aus den Plänen nicht klar hervor, wo die 530 Abstellplätze untergebracht werden können. Die bei der Vorfahrt im Osten vorgesehenen Taxistandplätze sind aufgrund der peripheren Bahnhoflage wenig attraktiv. Die Kiss+Ride-Parkplätze können einen Beitrag dazu leisten, dass für das Ein- und Aussteigen nicht auf der Bahnhofstrasse angehalten und damit der Verkehrsfluss behindert wird. Die Sperrung des Bahnhofplatzes ist für die Stadt zurzeit nicht opportun.

## 4. Erkenntnisse

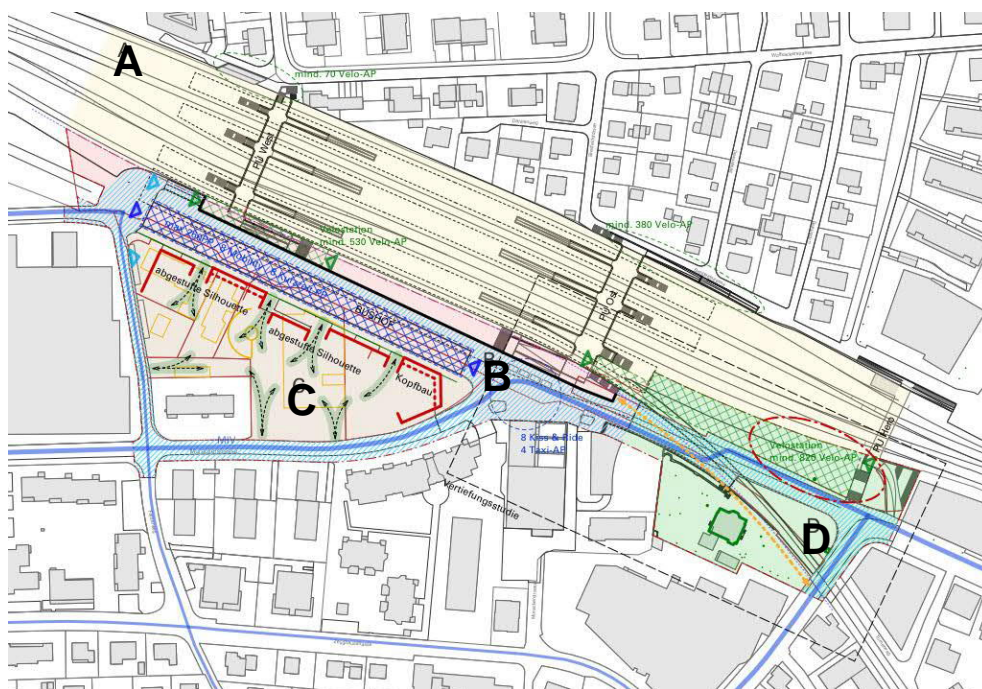
### 4.1 Ausgangslage

Von allen drei Bearbeitungsteams wurden sehr gute Beiträge erarbeitet. Erwartungsgemäss hat kein Bearbeitungsteam einen Testplanungsentwurf vorgelegt, welcher gesamthaft weiterentwickelt werden kann. Jeder Beitrag hat in Teilbereichen gute Lösungsansätze aufgezeigt und wichtige Fragen provoziert und teilweise beantwortet.

Hinsichtlich der räumlichen Gliederung der Teilbereiche und der Ausgestaltung des südwestlichen Bahnhofquartiers hat das Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher / mrs partner ag / Lorenz Eugster jedoch einen Entwurf erarbeitet auf welchen nachfolgend wiederholt Bezug genommen wird.

Syntheseplan

Zur Orientierung und Verständigung unter allen Beteiligten dient der nachfolgend dargestellte Syntheseplan. Eine massstäbliche Darstellung befindet sich im Anhang.



**Abb. 8 Syntheseplan Entwicklung Bahnhofareal Lenzburg**

Stand: 01. November 2021

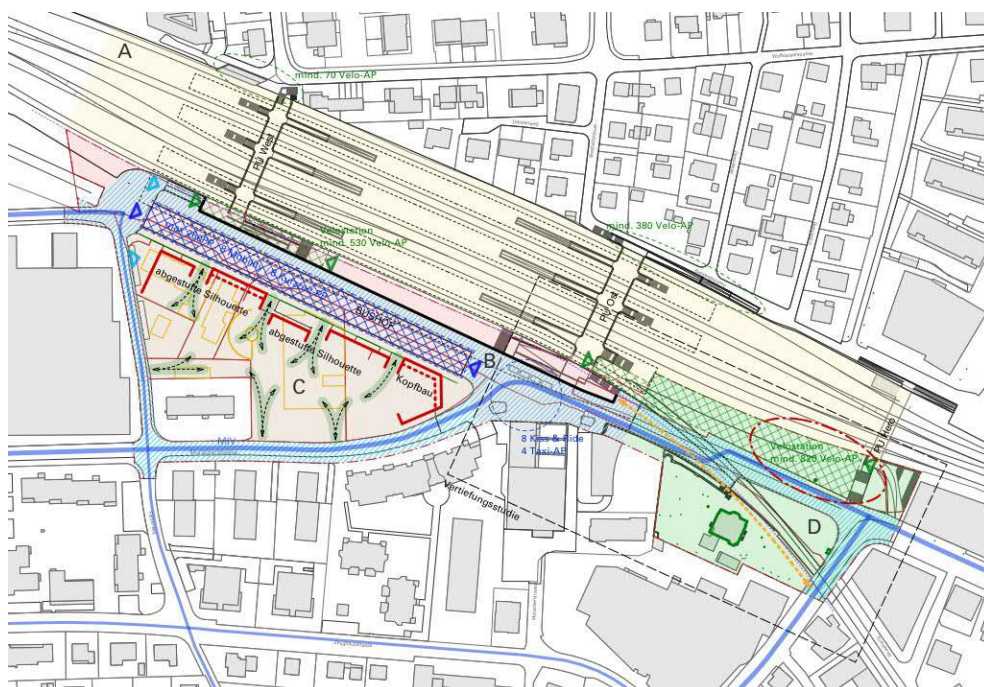
Das Bahnhofgebiet setzt sich aus den folgenden Teilgebieten und Schlüsselementen zusammen:

- A Bahnanlage mit Personenunterführungen West, Ost und Hero (Infrastrukturprojekt SBB)
- B Bahnhofplatz mit Bushof (Kanton und Stadt) und Aufnahmegebäude mit P+R (SBB Immobilien)
- C Bahnhofquartier
- D Perimeter Ost mit neuer Einführung Seetalbahn

Nachfolgend werden zunächst die Erkenntnisse zu den einzelnen Teilgebieten wiedergegeben. Anschliessend werden die Erkenntnisse zu folgenden, Teilgebiet-übergreifenden Themen erläutert:

- \_ Erschliessung und Verkehr
- \_ Umgang mit Parzellen und Perimetergrenzen
- \_ Etappierung, Umsetzung und Termine

#### 4.2 Bahnanlage (Teilgebiet A)



**Abb. 9 Ausschnitt Syntheseplan – Teilgebiet Bahnanlage**

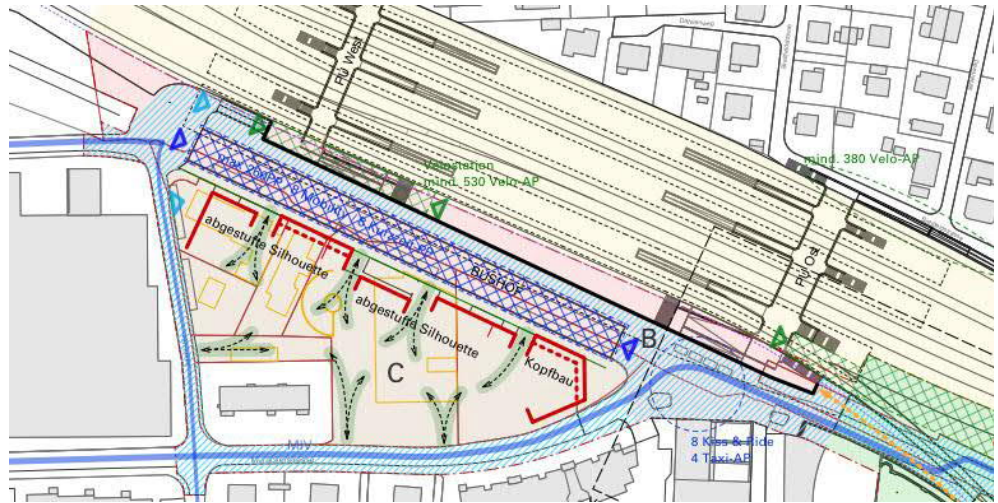
Stand: 01. November 2021

Umfang	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 Aufnahmegebäudes, die Aufhebung der bestehenden Personenunterführung Ost und die Realisierung der erweiterten Gleisanlagen mitsamt Einführung Seetalbahn ins Gleisfeld sowie zwei neue Personenunterführungen.
Termine	Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) der SBB Infrastruktur für das Infrastrukturprojekt Bahn ist für Mai 2022 terminiert. Die Planung und Realisierung erfolgt 2024 bis 2030. Schnittstellen zu angrenzenden Bauprojekten von Stadt, Kanton und SBB Immobilien sind vorgängig zum Plangenehmigungsverfahren zu klären. Dies betrifft insbesondere die Velostation Ost, die Velostation West, die Zufahrt zur Tiefgarage inkl. P+R und das vorgesehene Aufnahmegebäude der SBB Immobilien.

Zentraler Bushof

### 4.3 Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude (Teilgebiet B)

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Bushof und Aufnahmegebäude hat grosse Bedeutung für das gesamte Bahnhofgebiet. Als wesentliche Erkenntnis aus der Testplanung wird der Bushof zwischen den beiden Personenunterführungen West und Ost angeordnet. Dies ergibt kurze Wege beim Umsteigen. Der Bushof ermöglicht einen reibungslosen Busbetrieb, aber auch den vorläufigen Fortbestand der Liegenschaft der PostFinance.



**Abb. 10 Ausschnitt Syntheseplan - Teilgebiet Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude**

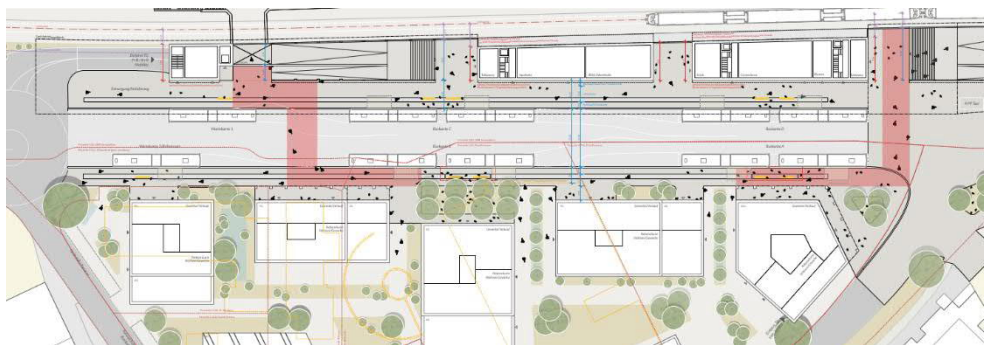
Stand: 1. November 2021

Vertiefungsstudie Bushof

Im Nachgang zur Testplanung wurde der Querschnitt zwischen Bahnanlage und Bahnhofquartier vertieft untersucht. Dies führt zu folgenden konzeptionellen Erkenntnissen:

- \_ Lage und Rahmenbedingungen der Interessenlinie der SBB Infrastruktur;
- \_ Dimensionierung des Bushofs unter Berücksichtigung von BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) und der Auflage, die Liegenschaft der PostFinance zu erhalten;
- \_ Lage von Aufnahmegebäude und Haltekante zum Gleisfeld inkl. Wartebereich und Einkaufsstellen unter Berücksichtigung der Abgrenzung / Sichtbeziehung zum Gleisfeld;
- \_ Lage und Höhe der Bebauung des Bahnhofquartiers Richtung Bushof und Bahn ("die Stadtkante").





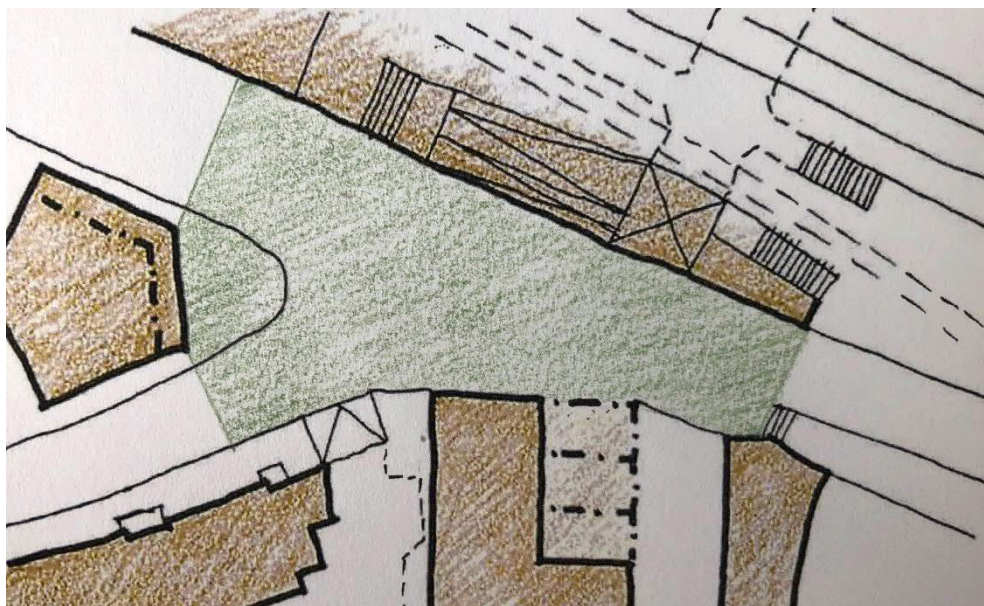
**Abb. 11 Vertiefungsstudie Bushof**

Quelle: Ausschnitt Vertiefungsstudie, Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher, mrs partner / Lorenz Eugster

#### Erkenntnisse Bahnhofplatz

### 4.3.1 Bahnhofplatz

Der neue Bahnhofplatz Lenzburg befindet sich beim südlichen Ausgang der Personenunterführung Ost. Er wird südlich von der Liegenschaft Stapferhaus und westlich vom Kopfbau des neuen Bahnhofquartiers räumlich gefasst. Er bildet das Zentrum und den Identifikationsort des neuen Entwicklungsgebiets und schafft den angemessenen Vorplatz vor dem Haupteingang zum neuen Bahnhof.



**Abb. 12 Räumliche Idee Bahnhofplatz**

Im Bereich des Bahnhofplatzes sind 8 Kiss&Ride- und 4 Taxi-Abstellplätze vorgesehen.

Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG

### 4.3.2 Bushof

Entsprechend der geltenden Empfehlung "Bushaltestellen" des Kanton Aargau (Stand 26. März 2020) sind die Haltekanten des Bushofs mit einer Höhe von 22cm zu auszuführen. Die Empfehlung basiert auf dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 1. Januar 2004.

*"Grundsätzlich ist ein niveaugleicher Einstieg zu gewährleisten und die Haltekante mit 22 cm Höhe auszuführen. Wo ein geradliniges Anfahren oder ein Abfahren ohne Überstreichen mit dem Heck des Fahrzeugs nicht möglich ist, kann die Kantenhöhe auf 16 cm reduziert werden. Anzustreben ist gemäss SN 640 075 stets die Maximallösung mit niveaugleichem Einstieg an allen Türen. Ist dies nicht möglich, so ist dort die schrittweise Prüfung der zu realisierenden Kantenhöhe (evtl. unter Verkürzung des 22-cm-Bereichs) definiert (...)."*

Anforderungen und Nutzungsmass Bushof

Die Anforderungen an den Bushof orientieren sich an der Funktionalen Studie Verkehr vom 21. März 2019 (Metron, Brugg):

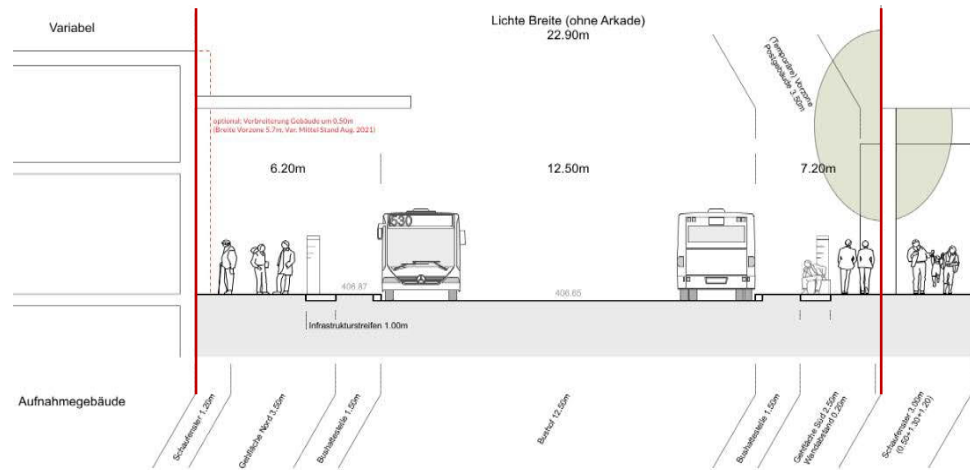
Anforderung	Minimal	Optimal
Kanten Linienverkehr	<b>total 7</b> , davon 2 Richtung Westen 2 Richtung Süden 3 Richtung Osten 6 gelenkbustauglich	<b>total 8</b> , davon 2 Richtung Westen 2 Richtung Süden 4 Richtung Osten alle gelenkbustauglich
Warteplätze	2 Gelenkbusse bei 7 Haltekanten werden <b>3 Warteplätze</b> benötigt	3 Gelenkbusse Sichtbezug für Chauffeur auf Bushof
Bahnersatz	1 Kante (Gelenkbus), nahe an Zugängen zur Bahn	optimal = minimal
Reisebus	1 Haltemöglichkeit für Reiseкар mit Anhänger L = 20m	optimal = minimal

#### Abb. 13 Anforderungen Bushof

Quelle: Funktionale Studie Verkehr, Metron, Stand 21. März 2019

Erkenntnisse Bushof

- \_ Die im Synthesepan definierten Baulinien definieren einen Strassenraum von 22.9m Breite (ohne Arkaden).
- \_ Die nordöstliche Haltekante gliedert sich in einen Schaufensterbereich von 1.2m Breite, eine Gehfläche inkl. Infrastrukturstreifen von 3.5m Breite und eine Bushaltestelle von 1.5m Breite.
- \_ Der Fahrbahnbereich umfasst 12.5m Breite mit einem Lichtraumprofil von min. 4.5m Höhe.
- \_ Die südwestliche Haltekante gliedert sich in Gehfläche inkl. Wandabstand und Infrastrukturstreifen vom 2.7m Breiten und eine Bushaltestelle von 1.5m Breite.
- \_ Die südliche Haltekante umfasst eine Gehfläche inkl. Infrastrukturstreifen und Wandabstand von 2.7m Breite und eine Bushaltestelle von 1.5m Breite.
- \_ Damit der Bushof in der vorgesehenen Dimensionierung realisiert werden kann, wird die PostFinance den überdachten Anlieferungsbereich im Norden ihrer Liegenschaft vorgängig zur Realisierung des Bushofs zurückbauen.



**Abb. 14 Vertiefungsstudie Bushof mit Baulinien**

Quelle: Ausschnitt Vertiefungsstudie, Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher, mrs partner / Lorenz Eugster

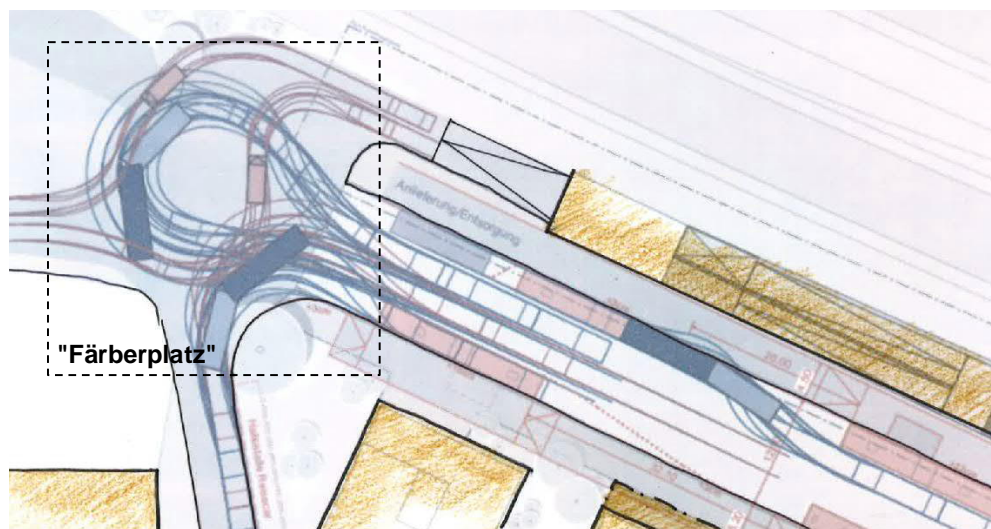
Nutzung im Untergrund

Unterhalb des Bushofs ist eine ein- bis zweigeschossige Parkierungsanlage vorgesehen. Diese bietet Platz für bis zu 260 Parkplätze, je 8 Mobility- und Kurzzeit-Parkplätze und ca. 530 Veloabstellplätze im Bereich der Personenunterführung West. Die Erschliessung erfolgt über die Zu- und Ausfahrt von Nordwesten über die Industriestrasse. Es ist anzustreben, dass die vorgesehene Parkierungsanlage für einen zukünftigen Bedarf mit mehr Veloabstellplätzen anstelle von Autoabstellplätzen angepasst werden kann. Die Anzahl Parkplätze muss zu Beginn der Projektierung nochmals überprüft werden.

Erkenntnis

**4.3.3 "Färberplatz"**

Der neu geschaffene Färberplatz ist westlicher Abschluss des Teilgebiets B. Er dient der Erschliessung des Langsamverkehr, als Zufahrts- und Wendebereich für den Bus und den motorisierten Individualverkehr und der Anlieferung zum Aufnahmegebäude.

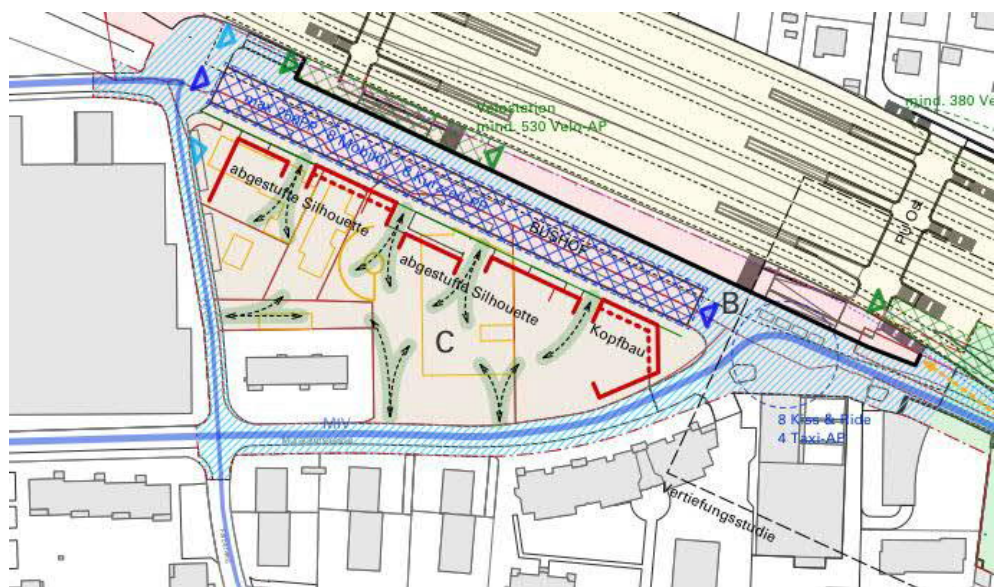


**Abb. 15 Vertiefungsstudie Bushof: Nachweis Verkehr "Färberplatz", bearbeitet**

Quelle: Ausschnitt Vertiefungsstudie, Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher, mrs partner / Lorenz Eugster

Der westliche Abschluss wird durch den neu zu erstellenden Prellbock der Gleisanlage Freiverlad begrenzt. Die SBB Infrastruktur ist bemüht, die Prellbock-Anlage möglichst weit im Westen anzuordnen.

#### 4.4 Bahnhofquartier (Teilgebiet C)



**Abb. 16 Ausschnitt Syntheseplan - Teilgebiet Bahnhofquartier**

Stand: 1. November 2021

#### Ausgangslage

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.

#### Städtebau und Aussenräume

Der Kopfbau am Bahnhofplatz (Begegnungsplatz vor dem Stapferhaus) dient als räumlicher Abschluss des neuen Bahnhofquartiers. Er strahlt eine repräsentative, architektonische Prominenz aus. Der Bau schliesst den Bushof räumlich ab, so dass dem Bahnhofplatz eine aufenthaltsbezogene Stimmung gewährt werden kann.

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: Denken von Fassade zu Fassade.

#### Bahnhofquartier

Wichtige Eckwerte für das Bahnhofquartier und den Bahnhofplatz sind:

Der Bushof, die neue Bebauung, der Ausgangsraum zur Personenunterführung Ost haben Aufenthaltsqualität, sind Begegnungsflächen mit Verbindungsfunktion

- Die Zwischen- und Durchgangsräume im neuen Quartier sind begrünt und einsichtig. Die Räume sind bis in den Bushof spür- und raumwirksam. Die Bepflanzung ist auch Teil des Bushofes.

- \_ Die Perronanlage Süd des Bushofs ist gleichzeitig Teil des Quartierausseraumes, der spürbar als solcher gestaltet werden soll: Bepflanzung Durchgängigkeit Adressbildung Aufenthalte etc.
- \_ Die Adressen der nördlichen Bauten liegen an der Nordseite des Gevierts und sind zum Bushof orientiert. In Seitengassen sind nur Hauszugänge mit untergeordneter Bedeutung möglich. Alle Bauten am Bushof (Strassenname ist noch zu bestimmen) müssen ebenerdig und hindernisfrei vom Fussgängerbereich zugänglich sein.
- \_ Jede Bebauung muss die zukünftigen Höhenkoten des Bushofs antizipieren. Die Koordination erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

#### Typologie Ausserraum

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. Der Färberweg spielt zusammen mit der Murackerstrasse eine wichtige Rolle bei der Vernetzung der Quartiere. Er soll dem Langsamverkehr dienen und entsprechend gestaltet sein.

Der Ausserraum soll stark durchgrünt sind um der Gefahr von sommerlichen Hitzeinseln bestmöglich entgegen zu wirken, denn das Wohngebiet grenzt nördlich an das grossflächig versiegelte Bahnhofareal. 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.

#### Nutzung und Nutzungsmass

Im Sockelgeschoss sind öffentliche Nutzungen wie Gewerbe, Verkauf und Gastronomie erwünscht. In den Obergeschossen soll ein hohes Mass an Wohnnutzung realisiert werden. Eine beständige Bewohnerschaft ist erwünscht. Dazu kann ein Anteil an Eigentumswohnungen unterstützend beitragen.

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 m<sup>2</sup> oberirdischer Geschossfläche möglich ist. Das Bauvolumen am Bahnhofplatz kann bis zur Hochhausgrenze (30m) entwickelt werden. Im Erdgeschoss ist eine angemessene Geschosshöhe von 4,50m (OK/OK) anzustreben.

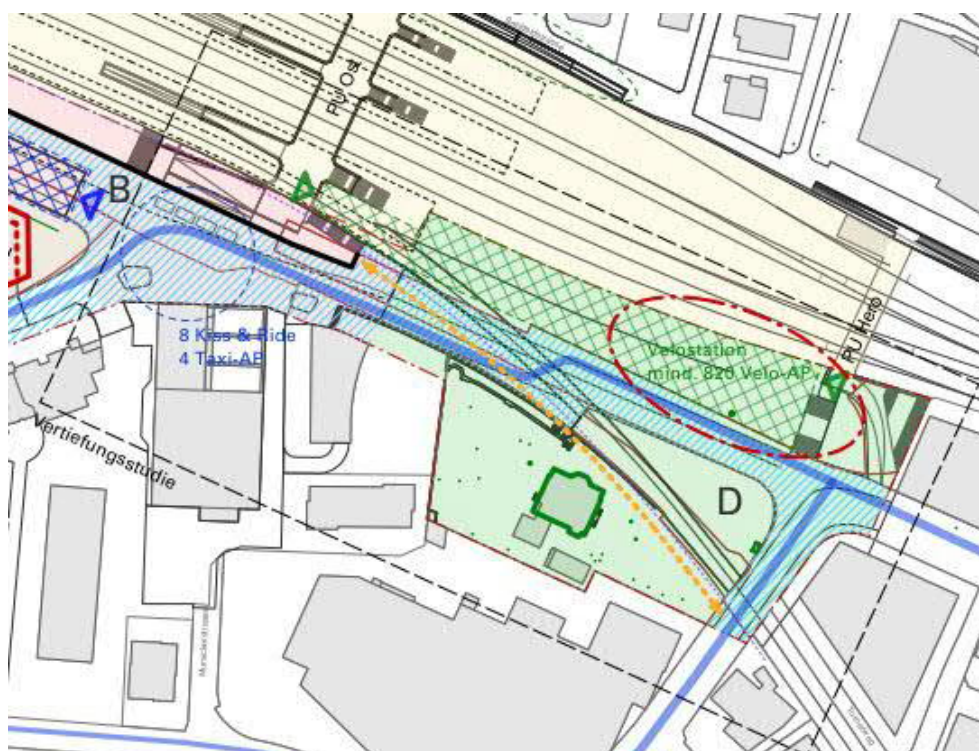
Ausgangslage

#### 4.5 Perimeter Ost mit neuer Einführung Seetalbahn (Teilgebiet D)

Das Teilgebiet D bildet das Scharnier zwischen der Altstadt von Lenzburg mit Bahnhofstrasse und dem neuen Bahnhofquartier mit den Perronzugängen. Der Bereich soll einen "grünen" Charakter aufweisen, Fussgänger sollen prioritär behandelt werden und der Ort zum Verweilen einladen.

Das Teilgebiet D wird von folgenden Elementen geprägt:

- \_ Grüne Parkanlage
- \_ Villa Langenbach mit Kulturobjekt Warteckbrunnen
- \_ Zugang zur Personenunterführung Hero mit allfälligen Bauvolumen
- \_ unterirdische Velostation
- \_ Einführung der Seetalbahn



**Abb. 17 Ausschnitt Syntheseplan – Teilgebiet Perimeter Ost mit neuer Einführung Seetalbahn**

Stand, 1. November 2021

Die Testplanung hat ergeben, dass dieser östliche Perimeter – im Spannungsfeld zwischen der Idee der "Grünen Oase" und der umfangreichen verkehrstechnischen Anforderungen – mit einer zusätzlichen Vertiefungsstudie detaillierter untersucht werden muss (siehe dazu Kap. 4.5.5). Nachfolgend werden die bereits feststehenden Erkenntnisse zu den einzelnen Elementen erläutert.

#### 4.5.1 Grüne Parkanlage mit Villa Langenbach und Kulturobjekt Brunnen

Der Teilbereich D soll Aufenthaltsqualität im neuen Entwicklungsgebiet des Bahnhofs bieten und als grosszügige Grünfläche wahrgenommen werden. Zusammen mit der Villa Langenbach und deren Baumbestand bildet dieses Teilgebiet einen wesentlichen Bestandteil der Gesamtidentität des Bahnhofareals.

Dieses Bild des Ortes stellt eine Herausforderung dar, welche in Anbetracht der Beeinträchtigung durch den Verkehr (Durchführung Bahnhofstrasse und Seetalbahn) und der beabsichtigten unterirdischen Velostation im Randbereich zum Gleisfeld geklärt werden muss.

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 (KKO\_053). Gemäss gültiger Bau- und Nutzungsplanung (BNO) darf dieser nicht beseitigt werden und ist fachgerecht zu unterhalten.

#### 4.5.2 Bauvolumen Ost

Ein neues Bauvolumen im Bereich des südlichen Zugangs zur Personenunterführung Hero ist denkbar. Ein allfälliger Baukörper darf die Sichtbeziehung vom Bahnhofplatz zum Schloss Lenzburg sowie die Idee der "Grünen Pause" jedoch nicht beeinträchtigen. Abmessungen, Art und Mass der Nutzung sind vertieft zu untersuchen.

#### 4.5.3 Unterirdische Velostation

Die Velostation PU-Ost, Ausgang Süd ist als unterirdische Anlage zu planen. Der Zugang erfolgt zum einen über den Zugang zur PU-Hero im Osten bzw. zwischen den Treppenaufgängen der PU-Ost. Die Veloabstellplätze sind auf zwei Ebenen (Doppelstockparker) anzuordnen, um den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten. Damit eine optimale Bepflanzung der Platzanlage möglich ist, soll diese auf dem Niveau der PU-Ost situiert werden.

Der nordöstliche Abschluss der Anlage und der Zugang PU-Ost sind im Zuge des Infrastrukturprojektes des SBB zu projektieren und im Plangenehmigungsverfahren (PGV) zu bewilligen.

#### 4.5.4 Einführung Seetalbahn

Die Haltestelle der Seetalbahn befindet sich heute südlich der Bahnhofstrasse. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs soll diese in das neue Gleisfeld geführt werden. Dadurch wird die Seetalbahn zukünftig den Bahnhofplatz zu Stosszeiten 4mal pro Stunde queren. Im Einvernehmen mit dem BAV (Bundesamt für Verkehr) kommt die SBB zum Schluss, dass die Seetalbahn die Bahnhofstrasse im "Eisenbahnbetrieb" queren muss. Dies hat zur Folge, dass das Gleisstrasse vollumfänglich abgesichert wird und die Querung der Bahnhofstrasse durch eine Barriere gesteuert wird. Ein Strassenbahnbetrieb – welche keine zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen zur Folge hätte – ist nach Fahr-dienstverordnung (FDV R 300.1, Ziffer 4.4) aus Gründen der Sicherheit, Zumutbarkeit für das Lokführerpersonal und der eingeschränkten Fahrplangestaltung nicht möglich.

---

Begründung Eisenbahnbetrieb	<p>Im Einzelnen waren folgende Gründe für die Festlegung des Eisenbahnbetriebs ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Das eingesetzte Rollmaterial der SBB ist nicht für den Strassenbahnbetrieb ausgelegt und nicht vergleichbar mit den wesentlich leichteren Meterspur-Bahnen (Appenzellerbahn in St. Gallen, Beispiele in Chur, Brig und Frauenfeld, etc.).</li><li>_ Die hohen Frequenzen von Bus-, Velo- und Fussverkehr im Bereich des Bahnübergangs erhöhen das Kollisionsrisiko.</li><li>_ Die Strategie Sanierung Bahnübergänge (VöV inkl. SBB) sieht u.a. vor Bahnübergänge zu reduzieren. Neue Bahnübergänge sind nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn keine Alternative realisierbar ist. Diese neuen Bahnübergänge dürfen unter keinen Umständen zusätzliche Risiken auslösen.</li><li>_ Die Haftungsfrage im Strassenbahnabschnitt ist nicht abschliessend geregelt. Ein Bahnübergang im Strassenbahnbetrieb würde bei den Lokführern, die letztendlich die Sicherheitsverantwortung übernehmen müssten, keine Akzeptanz finden.</li></ul>
Strassenführung	<p>Die Strassenführung, welche über den Bahnbetrieb führt, ist frei gestaltbar. Ziel ist eine möglichst kurze Sperrzeit durch die Barriere. Idealerweise wird dies durch eine 90-Grad Querung erreicht, da dies zu einer kurzen "Querungsdistanz" führt. Für die Velofahrer ist ein Überfahrwinkel von min. 45-Grad wünschenswert.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Die Fläche innerhalb der Schranken gilt als Gefahrenzone.</li><li>_ Die Gefahrenzone (Distanz zwischen den Schranken) soll so klein wie möglich gehalten werden.</li><li>_ Die Sperrzeit beinhaltet eine Vorblinkzeit, bevor sich die Schranken schliessen. In dieser Vorblinkzeit muss die "Räumzeit" des Langsamverkehrs berücksichtigt werden. Je grösser die Gefahrenzone ist, desto längere Vorblinkzeit wird benötigt, was zu längeren Sperrzeiten führt.</li></ul>
Gleistrasse	<p>Die Gleistrassierung ausserhalb des Bahnübergang-Perimeters darf nicht betreten werden. Es ist sicherzustellen, dass eine einfache Überquerung des Gleises oder einer Umgehung der Barriere verunmöglicht wird. Soll kein tieferliegendes Schotterbett zur Anwendung kommen, muss eine entsprechende Ersatzmassnahme getroffen werden. Als Abgrenzung sind nachfolgende Massnahmen denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Zaun / Mauer;</li><li>_ Feste Installationen, welche gegenüber der Gleisachse nicht durchgängig sind. (Gebäude, Bike&amp;Rail, Plakatwand etc.);</li><li>_ Bepflanzungen (Bäume nicht näher als 7m an Gleisachse / Haag, etc. min. 3m an Gleisachse / maximale Wuchshöhe im 45°-Winkel zu Gleistrasse);</li><li>_ Gebäude.</li></ul>
Weiteres Vorgehen	<p>Nach Einschätzung der Auftraggeber und Projektbeteiligten soll der Eisenbahnbetrieb nicht weiter hinterfragt werden. Stattdessen sollen die Ausgestaltung des Bahntrasses und die Strassenführung der Bahnhofstrasse mit deren Querung detailliert überprüft werden.</p>



#### 4.5.5 Vertiefungsstudie

Die vielfältigen Funktionen und das Neben- und Miteinander der Nutzungen im Teilgebiet D konnte im Rahmen der Testplanung noch zu wenig deutlich geklärt werden. Mit einer Vertiefungsstudie soll hierzu mehr Aufschluss gewonnen werden.

Eine Bebauung in diesem Bereich hat sich dem öffentlichen Raum unterzuordnen. Art und Mass der baulichen Nutzung und das zugehörige Baufeld müssen zusammen mit der Veloverbindung „Hero“ und der zukünftigen Velostation betrachtet werden. Aus städtebaulichen Gründen ist Zurückhaltung angezeigt. Flächen können allenfalls im westlichen Bahnhofsbereich kompensiert 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.

#### Aufgabenstellung

Es sind folgende Themen zu bearbeiten:

- \_ die Identität des Ortes;
- \_ die "Eingangssituation" zum Bahnhof, bzw. die Fussgängererschliessung zur Personenunterführung Ost;
- \_ die Zugänge zur Velostation und Personenunterführung Hero;
- \_ die Koordination der unterirdischen Velostation mit dem Infrastrukturprojekt Bahn (Sicherung Gleis Süd / unterirdische Schnittstellenbauwerke);
- \_ die Begrünung unter Beachtung der unterirdischen Anlagen (Wurzelraum);
- \_ die Wegführung des Langsamverkehrs mitsamt Fussweg südlich der Seetalbahn;
- \_ Abmessung und mögliche Nutzung eines neuen Bauvolumens im Bereich des südlichen Zugangs zur Personenunterführung;
- \_ die Lage der Querung der Seetalbahn;
- \_ die Gestaltung des Trasses der Seetalbahn inkl. deren Begrenzung;
- \_ die Anordnung von Kiss&Ride, Taxi-Abstellplätzen und Drop-Off bzw. Busaussteigekante östlich der Seetalbahnquerung.

#### Ziele der Studie

Mit der Studie sollen folgende Ziele erreicht werden:

- \_ ein raumwirksames, vielfältiges, strukturreiches und robustes Bepflanzungskonzept, das Aufenthaltsqualität schafft und hitzemindernd wirkt;
- \_ ruhige Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang neben dem Passantenstrom;
- \_ nur minimale Verkehrszusatzfunktionen wie Aussteigekante Bus, Drop-off, MIV;
- \_ Dimensionierung des Aufnahmegebäudes / Mass der südwestlichen Auskragung.

#### Vorgehensschritte

Die Studie soll in folgenden Schritten erarbeitet werden:

- \_ Freihändige Beauftragung des Teams Brühlmann Loetscher (Brühlmann Loetscher Architektur und Stadtplanung / mrs Partner / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau) ;
- \_ Begleitung durch einen Ausschuss von SBB, Stadt und Kanton;
- \_ Provisorische Abgabe der für das Plangenehmigungsverfahren relevanten Themen: Mitte Dezember 2021;
- \_ Abschluss Ende März 2022.

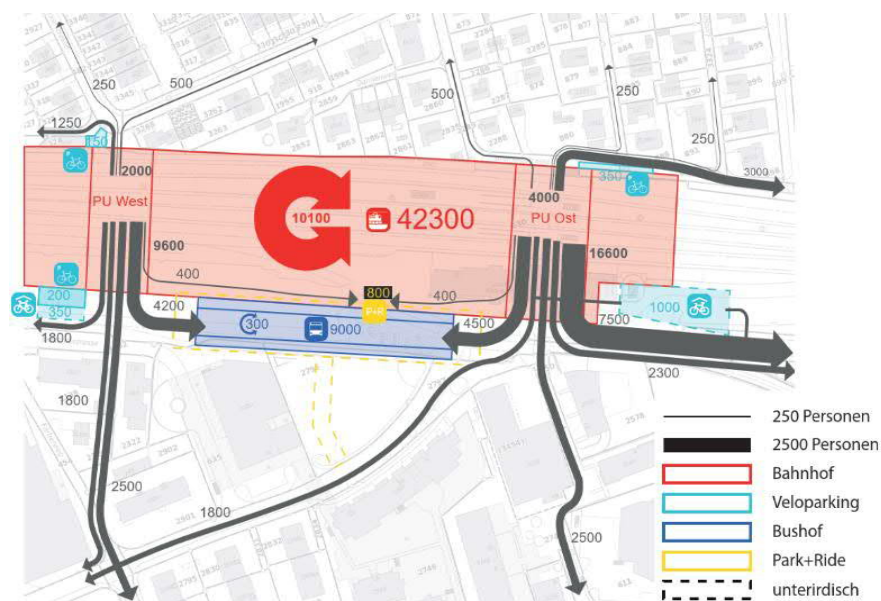
## 4.6 Erschliessung und Verkehr

### 4.6.1 Personenströme und Fusswegstruktur

Die heutigen Publikumsanlagen sind für rund 25'000 Ein- und Aussteigende pro Tag ausgelegt. Für den Zeithorizont 2035+ rechnen die SBB mit einem Personenstrom von rund 40'000 Ein- und Aussteigenden. Die Dimensionierung der Publikumsanlagen (inkl. Busterminal und Bahnhofplatz) hat sich an einer Langzeitentwicklung von mindestens 80 Jahren zu orientieren."

Die erwarteten Bewegungen gliedern sich wie folgt:

Personenströme



**Abb. 18 Erwartete Personenbewegungen am Bahnhof Lenzburg**

Quelle: Testplanung, Schlussabgabe Bearbeitungsteam Van de Wetering

### 4.6.2 Velo- und Rollerabstellplätze

In Zukunft werden in Lenzburg ca. 1'800 Fahrradabstellplätze und ca. 100 Abstellplätze für Roller benötigt. Der Grossteil des Bedarfs wird auf der Südseite anfallen. Diejenigen im Norden werden durch das SBB Infrastrukturprojekt geplant und sind nicht Teil des Bearbeitungsperimeters.

Für die Abstellplätze gelten folgende generellen Anforderungen:

- \_ Die Abstellplätze sollen gedeckt sein. Zwischen PU West und PU Ost ist eine unterirdische Anordnung anzustreben.
- \_ Von den gesamthaft ca. 1'800 Fahrradabstellplätzen sollten ca. 150 Plätze in einer bedienten, kostenpflichtigen Velostation untergebracht werden. Zusätzlich zu den Abstellplätzen sind dafür ca. 50-100m<sup>2</sup> für Personal, Service und Dienstleistungen vorzusehen.
- \_ Die Abstellplätze sollen auch für E-Bikes geeignet sein.

Veloabstellplätze

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

_ PU Ost, Ausgang Nord:	min. 380
_ PU West, Ausgang Nord:	min. 70
_ PU Ost, Ausgang Süd:	min. 820
_ PU West, Ausgang Süd:	min. 530

Aus Platzgründen sind doppelstöckige Anlagen in Betracht zu ziehen. Siehe auch Kapitel 4.4.4 Unterirdische Velostation.

Rollerabstellplätze Die rund 100 Abstellplätze für Roller sind in der Nähe der Personenunterführungen wünschenswert und können unterirdisch angeordnet werden.

Velostation PU Ost, Ausgang Süd

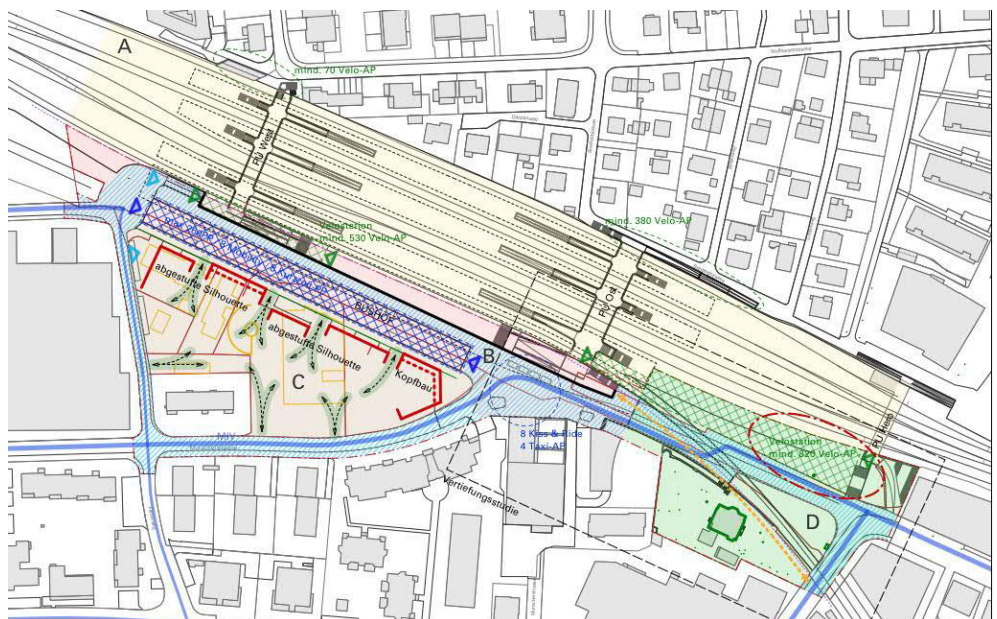
**4.6.3 Busverkehr**

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

**4.6.4 Motorisierter Individualverkehr MIV**

Anforderungen

- \_ Die Durchfahrt Bahnhofstrasse muss gewährleistet werden (Zufahrt zu Credit Suisse/Stapferhaus / Private Eigentümer). Der gesamte Bereich ab Arcmala/Raiffeisen bis Kreuzung Murackerstrasse / Färberweg und Westporte soll als Begegnungszone ausgebildet werden. Auf der Bahnhofstrasse / Murackerstrasse wird wenig Durchgangsverkehr angestrebt.
- \_ Die Zu- und Durchfahrt durch den Bushof steht dem Individualverkehr nicht zur Verfügung.
- \_ Die Zufahrt für die Anlieferung des Bahnhofs und der kommerziellen Nutzungen mit RailClean und Unterhaltsdienst muss inkl. Parkierungsmöglichkeit gewährleistet sein. Ebenso die Zufahrt zum Park&Ride, Kiss&Ride und zu den Taxiabstellplätzen.



**Abb. 19 Synthesepan - Motorisierter Individualverkehr**

Quelle: Stand, 1. November 2021

Anzahl Parkplätze MIV

Um dem heutigen und zukünftigen Bedarf zu genügen, sind Parkplätze in folgender Anzahl vorzusehen:

_ Park&Ride:	max. 260	Parkplätze
_ Mobility	8	Parkplätze (ev. in P&R integrierbar)
_ Kurzzeit-Parkplätze	8	Parkplätze (Optimal: 15 Plätze)
_ Kiss&Ride	8	Parkplätze (Optimal: 10 Plätze)
_ Taxi	4	Parkplätze (Optimal: 6 Plätze)

\_ Mindestens 2 Parkplätze sind für Menschen mit Behinderung vorzusehen.

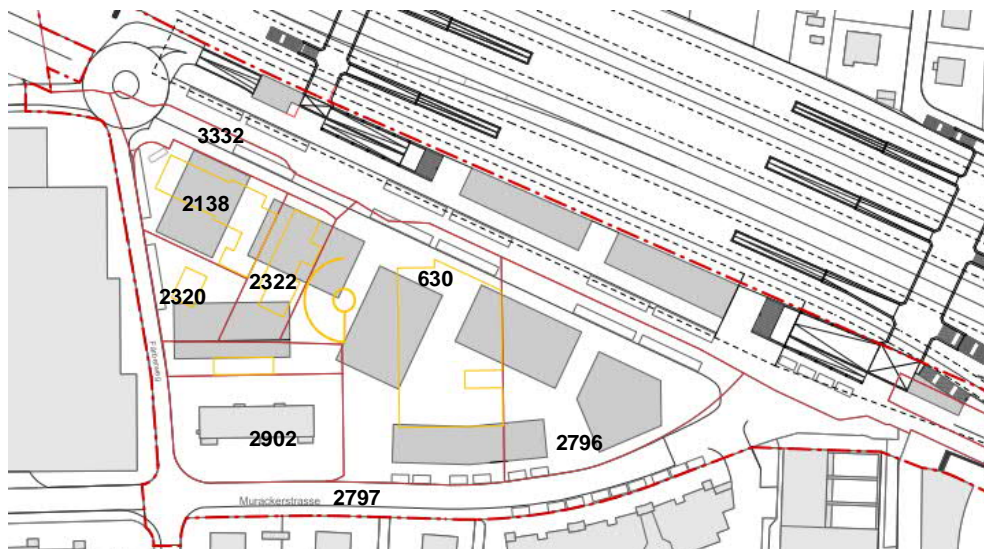
\_ Das Taxi- und Kiss+Ride-Angebot ist im südlichen Bereich der PU-Ost anzuordnen.

Das Angebot an Park&Ride-Abstellplätzen ist mit einer Bedarfsabschätzung zu verifizieren und hinsichtlich Konformität mit der kantonalen Strategie "mobilitätAARGAU" zu überprüfen.

Um die benötigten Parkplätze realisieren zu können, ist ein unterirdisches, zweigeschossiges Parkhaus unter dem Bushof notwendig. Die Erschliessung erfolgt über die Industriestrasse im Westen (siehe Kap. 4.2.2).

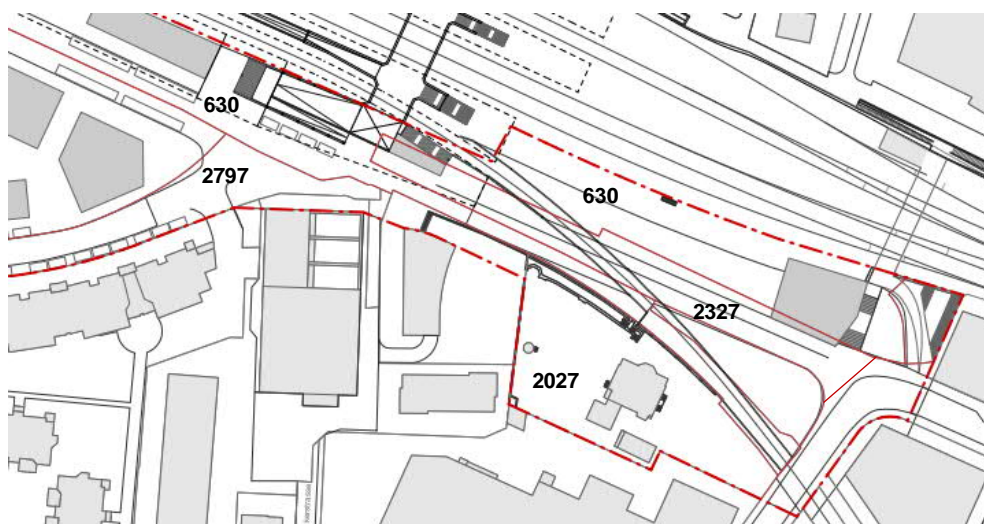
#### 4.7 Umgang mit Parzellen und Perimetergrenzen

Die Auftraggeber (Stadt, Kanton, SBB Immobilien / Infrastruktur und PostFinance) 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. Der Umgang mit Parzellen- und Perimetergrenzen ist in der Planungsvereinbarung der Vertragspartner geregelt.



**Abb. 20 Bahnhofquartier: Parzellenverlauf bestehend**  
 Quelle: www.ag.ch, bearbeitet

Parzelle 630	SBB AG
Parzelle 2796	PostFinance AG
Parzelle 2480	PostFinance AG
Parzelle 2322	Randon-Blaser Jürg
Parzelle 2902	Randon-Blaser Jürg
Parzelle 2138	R. Widmer AG
Parzelle 2320	Nuttli-Strotz Karin



**Abb. 21 Perimeter Ost: Parzellenverlauf bestehend**  
 Quelle: www.ag.ch, bearbeitet

Parzelle 630	SBB AG
Parzelle 2327	Einwohnerg. Lenzburg
Parzelle 2027	Einwohnerg. Lenzburg
Parzelle 2797	Einwohnerg. Lenzburg

#### 4.8 Etappierung, Umsetzung und Termine

Vorgehen

Für die nachfolgende Erarbeitung des Entwicklungsricht- und Gestaltungsplans Bahnhof ist die Sicherstellung der Qualität – stets mit Blick auf das gesamte Gebiet und unter Einbezug sämtlicher Disziplinen – von grosser Bedeutung. Die Kontinuität in der Begleitung der Umsetzung muss gewährleistet sein. Das Gremium, bestehend aus den Vertretern aller Beteiligten des Bahnhofquartiers, wird durch einen unabhängigen Beirat aus externen Fachpersonen begleitet. Dieser muss mit dem bisherigen Prozess und den vorliegenden Ergebnissen vertraut sein.

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.

Im Hinblick auf den Entwicklungsrichtplan und den Gestaltungsplan sind umgehend folgende Themen anzugehen:

- \_ Wahl eines ausgewiesenen Planungsbüros für die Übersetzung der vorliegenden Synthese in einen behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplan und die darauffolgende planerische Umsetzung und fachliche Begleitung des Gestaltungsplanungsverfahrens
- \_ Erstellen der Projektorganisation mit Aussagen zu Zusammensetzung, Arbeitsweise, Ablauf, Termin, Kommunikation, etc.
- \_ Treffen einer Vereinbarung in Bezug auf die wesentlichen Zielsetzungen und Kostentragung (in Fortschreibung der Planungsvereinbarung)
- \_ Formulieren des Anforderungskatalogs an den Entwicklungsrichtplan im Hinblick auf den darauffolgenden Gestaltungsplan  
Erarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zur Regelung sämtlicher finanzieller und sachenrechtlicher (Dienstbarkeiten, etc.) Belangen sowie Fragen betreffend Grundstücksarrondierungen, Wertausgleich, etc.

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 entsprechend nachhaltig zu formulieren. Übergreifend über die Grundstücksgrenzen ist gemeinsam ein vielfältiges Nutzungskonzept für alle Altersgruppen festzusetzen.

Priorisiert wird ein möglichst hoher Grünflächenanteil. Um ein angenehmes Klima und eine hochwertige stadträumliche Atmosphäre zu erreichen, sind Bäume mit einem adäquaten Kronenvolumen sicher zu stellen.

Termine der weiterführenden Schritte	12. November 2021	<b>Synthesebericht / Syntheseplan</b> Genehmigung durch Steuergruppe
	2022	<b>Entwicklungsrichtplan Bahnhof</b> (behördenverbindlich) Genehmigung durch Stadtrat Lenzburg Gemäss Revision BNO, Stand öffentl. Auflage, § 20, Abs. 2 mit Aussagen u.a. zu Städtebau, Erschliessung, Parkierung und Freiraumgestaltung
	bis Ende 2023	<b>Gestaltungsplan Bahnhof</b> (eigentümerverbindlich) Genehmigung durch Kanton
	ab 2025	<b>individuelle Projektwettbewerbe</b> auf den Baufeldern, sobald Grundeigentümer Realisierungsabsichten haben
Etappierungskonzept	<p>In Anbetracht der räumlichen Komplexität und der langen Bauzeit muss die Etappierung über alle Teilbereiche und unter allen Projektbeteiligten gut koordiniert werden. 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.</p> <p>Das Etappierungskonzept ist wie folgt vorgesehen:</p> <p><b>Etappe I: Baubereich A: Neue Infrastruktur (2024–2030)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Abbruch Aufnahmegebäude</li><li>_ Aufheben PU / Erstellen einer provisorischen Passerelle</li><li>_ 2 neue Personenunterführungen</li><li>_ Erweitertes Gleisprojekt und Einführung der Seetalbahn ins Gleisfeld</li><li>_ Provisorium Aufnahmegebäude</li></ul> <p><b>Etappe II: Baubereich B: Bushof (ca. ab 2030)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Erstellung Bushof (temporäre Weiternutzung von bestehendem Bushofprovisorium)</li><li>_ Neues Aufnahmegebäude</li><li>_ Tiefgarage für P+R, K+R, Mobilität (Zufahrt West)</li><li>_ Neugestaltung Bahnhofplatz</li></ul> <p><b>Etappe III: Baubereich C/D: Perimeter Ost (ca. ab 2033)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Unterirdische Velostation</li><li>_ Aufwertung des öffentlichen Parks um die Villa Langenbach (z.B. Parkzugänge)</li></ul> <p><b>Etappe IV: Baubereich C: Bahnhofquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>_ Rückbau Bestandsbauten in Etappen</li><li>_ Realisierung Bahnhofquartier in Etappen</li></ul>	

## 5. Würdigung und Willensbekundung der Eigentümer

Willensbekundung der Stadt  
Lenzburg

Die Testplanung zeigt mit dem favorisierten Lösungsansatz tragfähige Konzepte hinsichtlich der vielschichtigen Herausforderungen, welche sich im gesamten Umfeld des Bahnhofs Lenzburg stellen. Das Resultat trägt den von der Stadt formulierten Zielen in hohem Mass Rechnung und bietet eine solide Grundlage für die nachfolgenden Planungsschritte. Insbesondere trägt der Lösungsansatz insgesamt einer Entflechtung der unterschiedlichen Ansprüche von Bushof, Stadtquartier, Bahnhofplatz und Grünraum Rechnung.

Die Schaffung der zusätzlichen Personenunterführung im Westen und die Disposition des Bushofs unmittelbar südseitig der Gleise und mittig zwischen den beiden Personenunterführungen bilden im Hinblick auf künftige Entwicklungen im Westteil der Stadt mit Wohn- und Schulschwerpunkt eine zukunftsfähige Grundlage. Gleichzeitig wird die Anbindung der nordseitigen Quartiere aufgewertet. Die aufgezeigte Anordnung des Bushofs trägt einerseits zu einer guten Auffindbarkeit und kurzen Umsteigezeiten bei und spielt gleichzeitig das südseitige Areal für die Entwicklung eines qualitativollen Stadtquartiers frei. Mit dem Bahnhofplatz nördlich des Stapferhauses bietet sich Potenzial, mittels baulicher Akzente die angestrebte städtebaulich prägende Identität zu entwickeln und einen für Lenzburg angemessenen Ankunftsort zu schaffen. Der ostseitige Bereich zusammen mit den üppigen Grünstrukturen der Villa Langenbach ist gleichzeitig Auftakt zum Bahnhof und Abschluss der Bahnhofstrasse. Er birgt das Potenzial für die Entwicklung eines Orts der Begegnung und kann Raum zum Verweilen schaffen.

Insgesamt kann auf einen sehr konstruktiven, von Kompromissbereitschaft und Kreativität geprägten Lösungsfindungsprozess zurückgeblickt werden, welcher grosse Anerkennung der Planungsteams, der Verfahrensbegleitung, des Begleitgremiums und aller Beteiligten verdient. Das vorliegende Testplanungsergebnis ist der erste Meilenstein auf dem Weg zu einem den hohen funktionalen, städtebaulichen und atmosphärischen Ansprüchen entsprechenden Bahnhof, verstanden als neuen Stadtteil.

Willensbekundung des Kantons  
Aargau

Hinsichtlich der seitens Kanton formulierten Absicht, die öV-Drehscheibe zukunftsgerichtet mit einem leistungsfähigen Busterminal auszubauen und die durchgehenden Transportketten optimal zu verknüpfen, hat die Testplanung die Erwartungen erfüllt. Es liegen nun geeignete Resultate und kreative Lösungen vor, auf denen in der weiteren Planung aufgebaut werden kann. Die Testplanung hat aber auch gezeigt, dass zur Erfüllung sämtlicher Anforderungen – insbesondere bei der öffentlichen Infrastruktur – Kompromissbereitschaft von allen Beteiligten nötig sind.

Der Kanton ist überzeugt, dass auf Basis der vorliegenden Synthese ein gutes Projekt möglich ist und ist gewillt, die Stadt Lenzburg weiterhin aktiv zu unterstützen.

Willensbekundung der PostFinance

Die PostFinance bedankt sich bei allen Planungsteams für das grosse Engagement und würdigt die Ausarbeitung der unterschiedlichen Ansätze, insbesondere auch in Bezug auf das Aufzeigen des baulichen Entwicklungspotenzials der im Eigentum der PostFinance stehenden Grundstücke unter Berücksichtigung einer zeitlich unabhängigen, etappierten Realisierung der beiden Parzellen.



Alle Teams haben sich intensiv mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und ein Feld an unterschiedlichen Lösungsansätzen präsentiert. Jedes Projekt bildet dabei den geforderten Beitrag zur Einschätzung der wirtschaftlichen Tragbarkeit, sowie der zeitlichen und finanziellen Umsetzbarkeit ab und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Diskussion über die Vorgaben und Rahmenbedingungen für die nachfolgenden Planungen (Entwicklungsrichtplan/Wettbewerbe).

Sollte man sich im Zuge der nachfolgenden Schritte, hinsichtlich der dazu notwendigen Landabtretungen und Arrondierungen, mit den betroffenen Parteien einigen und die betrieblichen Anforderungen der bestehenden Postfiliale garantiert werden können, ist die PostFinance gewillt das ausgewählte Projekt auf Basis der vorliegenden Synthese weiterhin aktiv zu unterstützen.

Willensbekundung der SBB Immobilien

Aufgrund zahlreicher Bedürfnisse der unterschiedlichen Parteien und des komplexen Planungssperimeters war der Entscheid zur Testplanung logisch und gut gewählt. Die Testplanung hat einen offenen und kritischen Dialog zwischen den Parteien gefördert. Das Verfahren war stets zielführend, lösungsorientiert sowie professionell durch die Verfahrensbegleitung Basler & Hofmann koordiniert. Mit drei Bearbeitungsteams resp. drei Projektvorschlägen ist unter Ergänzung aus dem Beurteilungs- und Expertengremium eine breite Vielfalt an Lösungsansätzen entstanden, welche ein Abwägen der Vor- und Nachteile für die weiterführende Entwicklung ermöglichten.

In der Testplanung hat sich gezeigt, dass die Unterschiede zwischen einer reinen Stadtentwicklung und einer Verkehrsdrehscheibe mit funktionellen Anforderungen, wie zum Beispiel die P&R Anlage sowie die Klärung der Finanzierung, im weiteren Verfahren angemessen beachtet werden müssen.

Wir sind über das sehr hohe Niveau der Vorschläge sehr erfreut und danken den Verfassernden herzlich für Ihren grossen Einsatz. Die gewonnenen Ergebnisse in Bezug auf die räumliche Entwicklung und die einzelnen Standorte der zentralen Elemente sind aus unserer Sicht gut für die weitere Planung verwendbar. Aus Sicht SBB Immobilien ist das Augenmerk auf eine gut funktionierende Situation im Bereich Bushof / Aufnahmegebäude sowie einer guten Flächeneffizienz und Attraktivität des Aufnahmegebäudes, insbesondere im Erdgeschoss, für die Kunden zu legen.

Insgesamt erachten wir die Testplanung als elementaren Schritt für die weitere Planung und die Weiterführung des Dialogs als Voraussetzung für ein attraktives Projekt für die Region Lenzburg. Der Fokus muss auf einer klaren Verantwortung der beteiligten Parteien sowie einer abgestimmten Realisierung der einzelnen Elemente liegen.

Willensbekundung der SBB Infrastruktur

Aufgrund zu engen Platzverhältnissen und den daraus resultierenden Kapazitätsproblemen, besteht für die Publikumsanlage des Bahnhofs Lenzburg ein grosser Erweiterungsbedarf. Der Bund hat mit dem Ausbauschnitt 2025 die SBB Infrastruktur damit beauftragt den Bahnhof Lenzburg entsprechend den aktuellen und zukünftigen Erfordernissen zu erweitern. Die SBB Infrastruktur hat dazu das Vorprojekt Ende 2020 abgeschlossen und plant die Ausführung ab dem Jahr 2024 bis 2030.

SBB Infrastruktur hat für die Testplanung die entsprechende Interessenslinie definiert die durch die Testplanung zu berücksichtigen ist.

SBB Infrastruktur berücksichtigt die Erkenntnisse aus der funktionalen Studie Verkehr, die auch als Grundlage für die Testplanung diente. Somit sind die Bahnzugänge entsprechend auf den neuen Bushof, der zwischen den beiden Personenunterführungen zu liegen kommt, dimensioniert und gestaltet.

Die notwendigen Schnittstellen zu der Testplanung sind bekannt und werden im Projekt berücksichtigt.

Willensbekundung der privaten  
Eigentümer

Die Privateigentümer Karin Nuttli, Jürg Randon und Markus Widmer bedanken sich ganz herzlich bei den drei Planungsteams für die interessanten Lösungsansätze. Die Projekte loten eine grosse Spannweite bzgl. Betrieb, Erschliessung und auch Städtebau aus. Der Planungsstand der Synthese überzeugt uns.

Die Weiterentwicklung wollen wir nach unseren Möglichkeiten unterstützen, auch im Sinne einer speditiven Abwicklung. Als Private sind wir uns bewusst, dass für eine gesamtheitliche Lösung ein „Zusammen-Gehen“ von grosser Bedeutung ist.

Wir beabsichtigen die zeitnahe Realisierung in Zusammenarbeit mit einem Investor und befinden uns diesbezüglich im Evaluationsverfahren. Bisweilen mit positiven Rückmeldungen. Dem erforderlichen Landabtausch bzw. den Arrondierungsmassnahmen werden wir zugunsten einer guten Lösung für den Bahnhof Lenzburg Hand bieten.

## 6. Genehmigung

### Genehmigung Synthesebericht Beurteilungsgremium

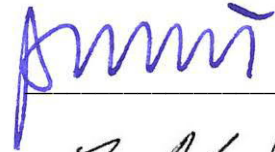
Die Auftraggeber und das Beurteilungsgremium haben den vorliegenden Synthesebericht beraten und gutgeheissen.

Lenzburg, 12. November 2021

Rainer Klostermann (Vorsitz)  
Architekt



Bertram Ernst  
Architekt



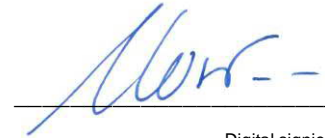
Marie-Noëlle Adolph  
Landschaftsarchitektin



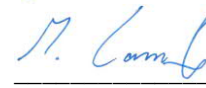
Martin Stücheli  
Stadt Lenzburg



Daniel Mosimann  
Stadt Lenzburg




Marco Lombardi  
Kanton Aargau, Dep. Bau, Verkehr und Umwelt




Digital signiert von  
Lombardi Marco  
BVUAVK  
Datum: 2022.03.10  
13:23:10 +0100'

Andreas Steiger  
SBB, Division Immobilien



Digital signiert von Andreas Steiger  
DN: cn=Andreas Steiger, c=CH,  
o=Immobilien Development, ou=IM-DV-  
EA, email=andreas.steiger@sbb.ch  
Grund: Ich habe dieses Dokument  
überprüft  
Datum: 2022.03.10 20:10:52 +0100'

Christian Eggenberger  
SBB, Division Immobilien

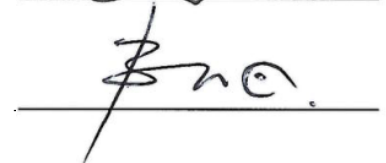


Digital signiert von Christian  
Eggenberger  
DN: cn=Christian Eggenberger,  
c=CH, o=IM-BW-NAK-RO1,  
email=christian.eggenberger@sbb.ch  
Datum: 2022.03.11 09:16:58 +0100'

Michael Heim  
PostFinance AG



Daniel Bucco  
PostFinance AG



# Anhang 1

---

## Syntheseplan 1:1'200

---

\_ Stand 1. November 2021

# Anhang 2

---

## Vertiefungsstudie Bushof

---

\_ Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher / mrs partner ag / Lorenz Eugster  
Stand 8. Oktober 2021

# Anhang 3

---

## Input zur Synthese im Bereich Busterminal

---

\_ Testplanung Bahnhof Lenzburg, Input zur Synthese, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Stand: 3. August 2021

# Anhang 4

---

## Beiträge Testplanung

---

- \_ Bearbeitungsteam Brühlmann Loetscher / mrs partner ag / Lorenz Eugster
- \_ Bearbeitungsteam KCAP / IBV Hüsler Luca Arbani / Studio Vulkan
- \_ Bearbeitungsteam Van de Wetering / Schneiter Verkehrsplanung / Hager Partner

