

# Bestimmungen zum Entwicklungsrichtplan Bahnhof Lenzburg

*Stand 27. Januar 2023*

Vom Stadtrat beschlossen am: 1. Februar 2023

Stadtammann:

Stadtschreiber:

Daniel Mosimann

Christoph Hofstetter

## Inhaltsverzeichnis

<b>Ausgangslage und Vorgehen</b>	<b>3</b>
<b>Grundlagen</b>	<b>3</b>
<b>A Allgemeine Bestimmungen</b>	<b>4</b>
§ 1    Zweck	4
§ 2    Geltungsbereich	4
§ 3    Allgemeine Zielsetzungen	5
§ 4    Bestandteile und Grundlagen	5
§ 5    Qualitätssichernde Verfahren / Umsetzung	5
<b>B Teilgebiete</b>	<b>7</b>
§ 6    Teilgebiet A	7
§ 7    Teilgebiet B	7
§ 8    Teilgebiet C	8
§ 9    Teilgebiet D	10
<b>C Freiraum</b>	<b>11</b>
§ 10   Entwicklung Aussenraum	11
<b>D Verkehr</b>	<b>11</b>
§ 11   Fuss- und Velowegverbindungen	11
§ 12   Unterirdisches Parkhaus	11
§ 13   Parkierung	12
§ 14   MIV	13
§ 15   Busverkehr / Seetalbahn	13
§ 16   Veloabstellplätze	13
<b>E Weitere Bestimmungen</b>	<b>15</b>
§ 17   Verkaufsflächen	15
§ 18   Verbindungstunnel	15
<b>F Schlussbestimmungen</b>	<b>15</b>
§ 19   Beschlussfassung	15
§ 20   Änderung und Nachführung	15

## Ausgangslage und Vorgehen

Der Bahnhof Lenzburg hat seine Kapazitätsgrenze erreicht und muss an das erhöhte Verkehrsaufkommen sowie an neue 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. Das Aufnahmegebäude muss neu erstellt, der Bushof neu disponiert und das Bahnhofumfeld neu strukturiert sowie aufgewertet werden.

Um hierzu Erkenntnisse und Lösungsansätze zu finden, hat die Stadt Lenzburg gemeinsam mit dem Kanton Aargau, den SBB Divisionen Immobilien und Infrastruktur sowie der PostFinance AG eine Testplanung mit drei ausgewiesenen, interdisziplinär zusammengesetzten Bearbeitungsteams durchgeführt. Der vorliegende behördenverbindliche Entwicklungsrichtplan basiert auf dieser Testplanung, das heisst dem Synthesebericht und dem Syntheseplan vom 12. November 2021.

Gestützt auf Art. 21 Abs. 2 BNO gemäss Stand zweiter öffentlicher Auflage vom 9. November 2022 erlässt der Stadtrat für den bezeichneten Perimeter einen behördenverbindlichen, städte-baulichen Entwicklungsrichtplan, welcher wegleitende Aussagen unter anderem zu Städtebau, Erschliessung, Parkierung und Freiraumgestaltung enthält.

## Grundlagen

Für die Ausarbeitung des Entwicklungsrichtplanes stehen Grundlagen wie folgt zur Verfügung:

- a) Testplanung Bahnhof, Bericht und Syntheseplan, 12. November 2021, inkl. Vertiefungsstudien Teilgebiete B und D
- b) Entwurf BNO und Bauzonenplan Stadt Lenzburg, Stand öffentliche Auflage 2020

## A Allgemeine Bestimmungen

### § 1 Zweck

- <sup>1</sup> Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof (ERP), gemäss §21 Abs. 2 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO, Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022), enthält begleitende Aussagen zu Städtebau, Erschliessung, Parkierung und Freiraumgestaltung.
- <sup>2</sup> Der ERP bildet die behördenverbindliche Grundlage für die Entwicklung des Bahnhofgebietes. Er dient insbesondere als Grundlage für den Erlass des Gestaltungsplanes sowie der nachgelagerten qualifizierten Verfahren gemäss §21 Abs. 3 BNO (Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022).
- <sup>3</sup> Unter den Teilgebieten A bis D wird ein angemessener Ausgleich angestrebt für die in diesem Entwicklungsrichtplan vorgenommene Verteilung der Nutzen und Lasten, insbesondere für die Aussenräume mit Aufenthaltsqualität, welche dem ganzen Perimeter zu Gute kommen, für die grüne Parkanlage, für Erschliessungs- und Parkierungsflächen.

### § 2 Geltungsbereich

- <sup>1</sup> Der Geltungsbereich des ERP (Perimeter) ist im Plan bezeichnet.
- <sup>2</sup> Der Perimeter ist in folgende Teilgebiete gegliedert, für die spezifische Vorgaben gelten:
  - a) Teilgebiet A: Bahnanlage (Umsetzung gemäss Plan-genehmigungsverfahren, vgl. §6)
  - b) Teilgebiet B: Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude
  - c) Teilgebiet C: Bahnhofquartier
  - d) Teilgebiet D: Perimeter Ost
- <sup>3</sup> Darstellungen ausserhalb des Perimeters sind hinweisend und dienen lediglich der Information und Verdeutlichung der Zusammenhänge.

### **§ 3 Allgemeine Zielsetzungen**

<sup>1</sup> Mit dem ERP werden folgende allgemeine Zielsetzungen verfolgt:

- Gut gestaltete Ergänzung zum Stadtzentrum (Altstadt) mit Geschäften, Büros, Wohnungen, Einrichtungen für Bildung und kleinen Versorgungseinrichtungen (auch medizinische), Gastronomie/Hotellerie, Event-/Kulturlokale;
- Es soll ein Areal geschaffen werden mit einer eigenständigen städtebaulichen Identität, welches einen angemessenen Abschluss der Bahnhofstrasse bildet (ohne Monument / Landmark);
- Als Ergänzung zu der rein funktionalen Verkehrsinfrastruktur / Verkehrsdrehscheibe soll ein lebendiger, attraktiv gestalteter Ort der Begegnung und Koexistenz geschaffen werden. Dieser bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und einen einladenden Grünraum (Park) mit Sitzmöglichkeiten;
- Die Siedlungsentwicklung soll den zukünftigen klimatischen Gegebenheiten angepasst und die Grünraum-potentiale sollen bewusst gestärkt werden;
- Bevorzugung von nicht auf (zusätzlichen) Autoverkehr ausgerichteten Nutzungen.

### **§ 4 Bestandteile und Grundlagen**

<sup>1</sup> Behördenverbindliche Bestandteile des ERP sind:

- a) Bestimmungen;
- b) Plan.

<sup>2</sup> Orientierende Grundlage des ERP bildet der Erläuterungsbericht.

### **§ 5 Qualitätssichernde Verfahren / Umsetzung**

<sup>1</sup> Gestützt auf §21 Abs. 3 BNO (Stand zweite öffentliche Auflage vom 9. November 2022) darf nur auf der Basis eines Gestaltungsplans gebaut werden, welcher eine planerisch und städtebaulich zweckmässige Fläche zu umfassen hat. Als Grundlage für den Gestaltungsplan kann für die Teilgebiete B und D ein Richtprojekt erstellt werden. Im Anschluss an den darauf folgenden Gestaltungsplan muss ein qualitätssichern-

des Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchgeführt werden, welches die städtebaulichen Qualitäten sicherstellt. Im Teilgebiet C steht den Grundeigentümern offen, ob zuerst ein Gestaltungsplanverfahren und darauf basierend ein qualitätssicherndes Verfahren (insbesondere Wettbewerb oder Studienauftrag) durchgeführt wird oder umgekehrt.

<sup>2</sup> Der Bahnhof muss für die Bevölkerung auch in der Bau- und Provisoriumsphase gut erschlossen sein und ein adäquates Erscheinungsbild bieten. Die Umsetzung erfolgt in verschiedenen Teilgebieten. Die Abfolge der Umsetzung in den Teilgebieten B, C und D richtet sich nach den öffentlichen Interessen.

- Teilgebiet A:  
Separates Plangenehmigungsverfahren.
- Teilgebiet B:  
Bahnhofplatz mit Bushof und Aufnahmegebäude:  
Erstellung Bushof (temporäre Weiternutzung von bestehendem Bushofprovisorium) / Neues Aufnahmegebäude / Tiefgarage für P+R, K+R, Mobilität (Zufahrt West) / Neugestaltung Bahnhofplatz / Vorleistungen:  
z.B. Baugrubenabschlüsse gegenüber Teilgebiet A.
- Teilgebiet D:  
Perimeter Ost: Unterirdische Velostation, Aufwertung des öffentlichen Parks um die Villa Langenbach (z.B. Parkzugänge) inkl. mögliches Bauvolumen im Osten.
- Teilgebiet C:  
Bahnhofquartier: Rückbau Bestandsbauten in Etappen / Realisierung Bahnhofquartier in Etappen.

## B Teilgebiete

### § 6 Teilgebiet A

<sup>1</sup> Die Planung und Umsetzung der Bahnanlagen erfolgt durch die SBB Infrastruktur und wird in einem separaten Plan-genehmigungsverfahren konkretisiert und umgesetzt. Die drei Personenunterführungen sind Teil dieses Projektes (Personenunterführung West, Personenunterführung Ost, Personenunterführung Hero bestehend).

### § 7 Teilgebiet B

<sup>1</sup> Das Teilgebiet B dient dem Bushof, der Sicherung der unterirdischen Parkierung für den MIV und Veloverkehr sowie der Schaffung der wichtigen Identitäten durch den Bahnhofplatz mit Aufnahmegebäude und der Westporte.

Bahnhofplatz

<sup>2</sup> 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 Bahnhofquartieres (Teilgebiet C) räumlich gefasst. Den nördlichen Abschluss bildet das Aufnahmegebäude. Dieses schafft eine einladende Zugangssituation zum Bahnhof. Die vorgesehene südliche Auskragung über die Sockelbaulinie hinweg ist in den bevorstehenden Planungsschritten zu prüfen und auf den Bushof abzustimmen. Der Bahnhofplatz bildet das Zentrum und den Identifikationsort des neuen Entwicklungsgebietes und schafft den grosszügigen Vorplatz vor dem Haupteingang zum neuen Bahnhof.

<sup>3</sup> Die Interessenlinie der SBB Infrastruktur ist im Entwicklungsrichtplan festgelegt.

<sup>4</sup> Die Dimensionierung des Bushofes muss unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der Auflage, die Liegenschaft der PostFinance zu erhalten, stattfinden.

Inhalte

<sup>5</sup> Folgende Inhalte, basierend auf der Vertiefungsstudie Bushof vom 21. März 2022, sind im Entwicklungsrichtplan festgelegt:

- Die im Synthesepplan definierten Baulinien für Bushof und Aufnahmegebäude 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 mind. 4.5m Höhe.
- Die südliche und südwestliche Haltekante beträgt insgesamt je 4.2m Breite und gliedert sich in eine Gehfläche inkl. Wandabstand und Infrastrukturstreifen von 2.7m Breite und eine Bushaltestelle von 1.5m Breite.
- Die Perronanlage Süd des Bushofes ist als Fortsetzung des Quartieraussenraumes des Teilgebietes C zu gestalten: Bepflanzung, Durchgängigkeit, Adressbildung, Aufenthalte etc.

Westporte

<sup>6</sup> Die neu geschaffene Westporte ist westlicher Abschluss des Teilgebietes B. Sie dient der Erschliessung des Langsamverkehrs, als Zufahrts- und Wendebereich für den Bus und den motorisierten Individualverkehr sowie der Anlieferung zum Aufnahmegebäude.

## § 8 Teilgebiet C

<sup>1</sup> Das Teilgebiet C ist dem Wohnen sowie der publikumsbezogenen Erdgeschossnutzung vorbehalten.

Eckwerte

<sup>2</sup> Wichtige Eckwerte für das Bahnhofquartier sind:

- Der Bushof, die neue Bebauung und der Ausgangsraum zur Personenunterführung Ost haben Aufenthaltsqualität, sind Begegnungsflächen mit Verbindungsfunktion.
- Das Quartier wird vom Wohnumfeld mitbestimmt. Die hochwertigen Freiräume sind über die Teilgebiete B, C und D, sowie über die zukünftigen Parzellengrenzen hinweg, aufeinander abzustimmen. Die Räume haben eine hohe Durchgängigkeit aufzuweisen.
- 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 Bushofes liegt im Teilgebiet B und ist bis ins Teilgebiet C als Fortsetzung des Quartieraussenraumes zu gestalten: Bepflanzung, Durch-



- 
- gängigkeit, Adressbildung, Aufenthalte, öffentlicher Raum, 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 adressbildenden Elemente haben zur Belebung des Platzes beizutragen. Dazu gehören auch die bestehenden Anstösser mit ihren Adressen, Eingängen und Vorzonen.
- Klima
- <sup>3</sup> Der Aussenraum ist stark zu durchgrünen, um der Gefahr von sommerlichen Hitzeinseln bestmöglich entgegenzuwirken. Die unterbaute Fläche hat sich auf ein machbares Minimum zu beschränken, damit die gewünschte Baumbepflanzung, die Versickerung und die Verdunstungskraft das Ziel der Hitzeminderung unterstützen können.
- Kopfbau
- <sup>4</sup> Der Kopfbau am Bahnhofplatz mit Baulinie und Arkaden hat den räumlichen Abschluss des neuen Bahnhofquartieres zu bilden und soll eine raumwirksame, architektonische Prominenz ausstrahlen. Er schliesst den Bushof räumlich ab, so dass dem Bahnhofplatz eine aufenthaltsbezogene Stimmung gewährt werden kann.
- publikumsbezogene Erdgeschossnutzungen
- <sup>5</sup> In den im Plan bezeichneten Bereichen ist die Ansiedlung von publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen (Gewerbe, Verkauf, Dienstleistungen, Gastronomie/Hotellerie und Event-/Kulturlokale) vorzusehen. Diese sollen das Angebot an Gütern und Dienstleistungen des Bahnhofes sinnvoll ergänzen. In den Obergeschossen ist ein hohes Mass an Wohnnutzung zu realisieren. Es ist auf einen differenzierten Wohnungsmix und einen lärmoptimierten Wohnungsgrundriss zu achten.
- <sup>6</sup> Es ist betreffend der Gebäude eine gestaffelte, ausgeglichene Silhouette zwischen Ost und West mit Höhen zwischen 4 und 6 Stockwerken mit maximal 24'000m<sup>2</sup> oberirdischer Geschossfläche möglich. Die EG-Kanten sind einheitlich abgestimmt auf die Höhen der Buskoten festzulegen. Das im Plan bezeichnete Bauvolumen am Bahnhofplatz kann bis zur Hochhausgrenze (30m) entwickelt werden. Im Erdgeschoss ist eine einheitliche Geschosshöhe von mind. 4,20m (OK/OK) vorgegeben.
- Konzept gemäss Syntheseplan
- <sup>7</sup> Das Teilgebiet C ist, auch wenn die Entwicklung in Etappen von den einzelnen Grundeigentümern entwickelt wird, immer im Gesamtkontext zu betrachten. Das übergeordnete Konzept

gemäss Syntheseplan ist für den Gestaltungsplan sowie die qualitätssichernden Verfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) wegleitend.

## § 9 Teilgebiet D

- <sup>1</sup> Das Teilgebiet D soll Aufenthaltsqualität im neuen Entwicklungsgebiet des Bahnhofes bieten und als grosszügige Grünfläche wahrgenommen werden. Wichtige Bestandteile des Teilgebietes sind die grüne Parkanlage («Grüne Pause»), die Villa Langenbach, das Kulturobjekt Warteckbrunnen, der Zugang zur Personenunterführung Hero mit allfälligem Bauvolumen, die unterirdische Velostation sowie die Einführung der Seetalbahn. Der Ort soll zum Verweilen einladen.
- Bauvolumen Ost <sup>2</sup> Im Entwicklungsrichtplan ist ein mögliches neues Bauvolumen, inkl. Arkaden, im Bereich des südlichen Zuganges zur Personenunterführung Hero bezeichnet. Ein allfälliger Baukörper darf die Sichtbeziehung vom Bahnhofplatz zum Schloss Lenzburg sowie die Idee der «Grünen Pause» nicht beeinträchtigen.
- Bushaltekante <sup>3</sup> Östlich der Einführung der Seetalbahn ist im Rahmen des Richtprojektes die Erstellung einer Bushaltekante zum Ausstieg von Personen zu prüfen. Dabei darf die Idee der «Grünen Pause» nicht beeinträchtigt werden.
- Villa Langenbach <sup>4</sup> Die Villa Langenbach ist in ihrer heutigen Form zu erhalten und soll saniert werden. Die Nutzung im Erdgeschoss ist in Zukunft publikumsorientiert.
- Kulturobjekt Brunnen <sup>5</sup> Am Ostrand des Teilgebietes befindet sich der Warteckbrunnen von 1877 (KKO\_053), welcher gemäss gültiger Bau- und Nutzungsordnung (BNO) als Kulturobjekt ausgeschieden ist. Zeigt das Richtprojekt, dass eine Verschiebung des Brunnens (KKO\_053) notwendig ist, muss dies im Gestaltungsplan entsprechend festgelegt werden.

## C Freiraum

### § 10 Entwicklung Aussenraum

Gestaltungs- und  
Umgebungskonzept

<sup>1</sup> Im Rahmen der Gestaltungsplanung ist ein Gestaltungs- und Umgebungskonzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie sich die einzelnen Objekte und Gebäude qualitativ in den Aussenraum einordnen.

Nutzungskonzept

<sup>2</sup> Es ist im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplanes übergreifend über die Grundstücksgrenzen ein gemeinsames, vielfältiges Nutzungskonzept für alle Altersgruppen zu erarbeiten.

Grünflächenanteil

<sup>3</sup> Über alle Teilgebiete hinweg soll ein möglichst hoher Grünflächenanteil, die Begrünung möglichst aller Dächer erreicht und nach Möglichkeit sickerfähige Beläge erstellt werden. Zur Schaffung eines angenehmen Klimas und einer hochwertigen stadträumlichen Atmosphäre sind Bäume an standortgerechter Lage mit einem möglichst grossen Kronenvolumen zu pflanzen.

## D Verkehr

### § 11 Fuss- und Velowegverbindungen

<sup>1</sup> An den bezeichneten Stellen sind öffentliche Fuss- und Velowege sicherzustellen. Die Wegrechte sind mit Dienstbarkeiten im Grundbuch zu regeln.

<sup>2</sup> Der Färberweg spielt zusammen mit der Industriestrasse, Murackerstrasse, Bahnhofstrasse und Augustin Keller-Strasse eine wichtige Rolle bei der Vernetzung der Quartiere. Er soll dem Langsamverkehr dienen und entsprechend gestaltet sein.

Begegnungszone

<sup>3</sup> In dem im Plan bezeichneten Bereich ist eine Begegnungszone auszubilden. Eine detaillierte Abgrenzung erfolgt im Rahmen eines verkehrstechnischen Gutachtens im Zuge der Umsetzung.

### § 12 Unterirdisches Parkhaus

<sup>1</sup> Das unterirdische ein- bis zweigeschossige Parkhaus für die Teilgebiete B und C soll über eine gemeinsame, im Plan be-

zeichnete, Rampe erschlossen werden und dient sowohl der öffentlichen wie auch der privaten Parkierung für das Teilgebiet C. Es ist anzustreben, dass die private Parkierung des Teilgebietes C ebenfalls möglichst unter dem Bushof angeordnet werden kann. Die Erschliessung hat über die Industriestrasse im Westen zu erfolgen.

<sup>2</sup> Das unterirdische Parkhaus hat öffentliche Parkfelder in folgender Anzahl vorzusehen: Maximal 260 P+R Parkplätze, mindestens je 8 Mobility- (evtl. in P+R integrierbar) und Kurzzeit-Parkplätze (optimal 15). Im Bereich der Personenunterführung West sind ca. 530 Veloabstellplätze zu erstellen. Die Parkierungsanlage ist so zu konzipieren, dass diese für einen zukünftigen Bedarf mit mehr Veloabstellplätzen anstelle von Autoabstellplätzen angepasst werden kann. Es sind mindestens 2 Parkfelder für Menschen mit Behinderung vorzusehen.

Private Parkierung

<sup>3</sup> Der Bedarfsnachweis für die zusätzlichen privaten Parkierungsmöglichkeiten des Teilgebietes C sind im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens nachzuweisen. Für die Bedarfsermittlung der Parkplätze gelten die kantonalen und kommunalen Vorschriften und Richtlinien.

Parkfeldnachweis

<sup>4</sup> Das Angebot an Park+Ride-Parkfeldern sowie der Anzahl öffentlichen Parkfeldern im unterirdischen Parkhaus gemäss Abs. 2 ist im Rahmen des Richtprojekts in den Teilgebieten B und D mit einer Bedarfsabschätzung zu verifizieren und hinsichtlich Konformität mit der kantonalen Strategie «mobilitätAARGAU» zu überprüfen.

### § 13 Parkierung

Übrige  
Parkierungsmöglichkeiten

<sup>1</sup> Im Plan bezeichneten südlichen Bereich der Personenunterführung Ost des Bahnhofplatzes im Teilgebiet B sind mindestens 8 Kiss + Ride- (optimal 10) und mindestens 4 Taxi-Abstellplätze (optimal 6) anzuordnen.

Car-Parkplätze

<sup>2</sup> Die Car-Parkplätze entlang des Färberweges im Teilgebiet C dienen dem Ein- und Ausstieg der Fahrgäste als Umsteigemöglichkeit zum öffentlichen Verkehr.

## § 14 MIV

- <sup>1</sup> Die Bahnhofstrasse ist eine öffentliche Strasse.
- <sup>2</sup> Auf der Bahnhofstrasse / Murackerstrasse wird wenig Durchgangsverkehr angestrebt.
- <sup>3</sup> Die Zu- und Durchfahrt durch den Bushof im Teilgebiet B steht dem Individualverkehr nicht zur Verfügung, ausgenommen ist die Anlieferung.

Bushof

## § 15 Busverkehr / Seetalbahn

- <sup>1</sup> Die Zu- und Wegfahrt der öffentlichen Buslinien hat im östlichen Bereich über die Bahnhof- beziehungsweise Augustin Keller- sowie Murackerstrasse und im westlichen Bereich über die Industriestrasse und den Färberweg zu erfolgen.
- <sup>2</sup> Das Trasse der Seetalbahn ist im Entwicklungsrichtplan bezeichnet und wird im Süden mit der Interessenlinie SBB abgegrenzt. Die entsprechende Materialisierung und Gestaltung ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens der SBB unter Einbezug der Stadt Lenzburg festzulegen.

## § 16 Veloabstellplätze

- <sup>1</sup> An den im Plan bezeichneten Stellen sind öffentliche Veloabstellplätze anzuordnen. Es ist vorgesehen, die Anzahl Abstellplätze an den Bike + Ride-Standorten auf 1'800 Abstellplätze für Fahrräder und 100 Abstellplätze für Roller zu erhöhen. Die Aufteilung der Veloabstellplätze auf die Standorte ist wie folgt vorgesehen:
  - Personenunterführung Ost, Ausgang Nord: mind. 380
  - Personenunterführung West, Ausgang Nord: mind. 70
  - Personenunterführungen Ost/West, Ausgänge Süd: mind. 1'350
- <sup>2</sup> Für die Abstellplätze gelten generell folgende Anforderungen:
  - Aus Platzgründen sind doppelstöckige Anlagen in Betracht zu ziehen.
  - Die Abstellplätze sind gedeckt. Zwischen Personenunterführung West und Personenunterführung Ost ist eine unterirdische Anlage (vgl. Abs. 4) vorzusehen.

- Von den gesamthaft ca. 1'800 Veloabstellplätzen sind ca. 150 Plätze in einer bedienten, kostenpflichtigen Velostation im Teilgebiet D unterzubringen. Zusätzlich zu den Abstellplätzen sind dafür ca. 50-100m<sup>2</sup> für Personal, Service und Dienstleistungen vorzusehen.
- Die Abstellplätze müssen für E-Bikes geeignet sein.

<sup>3</sup> Die privaten Veloabstellplätze im Teilgebiet C sind im Rahmen des Gestaltungsplanes nachzuweisen und sind zusätzlich zu den Anlagen in Abs. 1 zu erstellen. Für die Bedarfsermittlung der Veloabstellplätze gelten die kantonalen und kommunalen Vorschriften und Richtlinien. Es ist mindestens die Hälfte der Veloabstellplätze oberirdisch, gedeckt und gut zugänglich in der Nähe der Hauseingänge (ausserhalb oder innerhalb der Gebäude) anzuordnen.

#### Unterirdische Velostation

<sup>4</sup> Die Velostation Personenunterführung Ost, Ausgang Süd, ist als unterirdische Anlage zu planen. Der Zugang erfolgt zum einen über den Zugang zur Personenunterführung Hero im Osten bzw. zwischen den Treppenaufgängen der Personenunterführung Ost. Damit eine optimale Bepflanzung der Platzanlage möglich ist, ist diese auf dem Niveau der Personenunterführung Ost zu situieren. Der Zugang der Velos zur unterirdischen Parkieranlage im Teilgebiet B ist im Rahmen der bevorstehenden Planungsschritte zu eruieren.

<sup>5</sup> Die Abstellplätze im Norden werden durch die Stadt Lenzburg, in Zusammenarbeit mit den SBB Infrastruktur, geplant und sind nicht Teil des Bearbeitungsperimeters. Weiter sind der nordöstliche Abschluss der unterirdischen Anlage und der Zugang Personenunterführung Ost im Teilgebiet D im Zuge des Infrastrukturprojektes der SBB zu projektieren und im Plan-genehmigungsverfahren (PGV) zu bewilligen.

## **E Weitere Bestimmungen**

### **§ 17 Verkaufsflächen**

<sup>1</sup> Das Mass der zulässigen Verkaufsflächen gemäss §15e BauV ist im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens festzulegen.

### **§ 18 Verbindungstunnel**

<sup>1</sup> Der Einbezug des vorhandenen Tunnelsystems zwischen Parzelle 2746 / Murackerstrasse und Teilbereich C ist im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens vertieft zu prüfen.

## **F Schlussbestimmungen**

### **§ 19 Beschlussfassung**

<sup>1</sup> Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof wird vom Stadtrat beschlossen und wird damit für diese Behörde verbindlich.

### **§ 20 Änderung und Nachführung**

<sup>1</sup> Die Bestimmungen und der Plan sind bei wesentlich veränderten Verhältnissen anzupassen oder bei Bedarf nachzuführen.

<sup>2</sup> Vor der Änderung sind die wesentlichen Anpassungsinhalte der Begleitkommission und dem Beurteilungsgremium zu unterbreiten.

<sup>3</sup> Die Änderung des ERP erfordert den Beschluss des Stadtrates.