

19/81

Der Stadtrat von Lenzburg  
an den Einwohnerrat

**Bahnhof Lenzburg; Testplanung und Entwicklungsrichtplan; Planungs-  
kredit**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

**I. Ausgangslage**

**A. Vorgeschichte**

1. Im Frühling 2014 musste die bis dahin weit fortgeschrittene und seit 1998 andauernde Bahnhofplanung abgebrochen werden, da von Seiten des Bundesamts für Verkehr (BAV) festgestellt worden war, dass die bestehenden Perron-Breiten den jetzigen und den zu erwartenden Personenströmen nicht mehr gewachsen und für die aktuellen und künftigen Zugskompositionen zu kurz seien. Der Stadtrat beschloss am 14. Mai 2014, dass die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem Vorprojekt "Loop" unter den neu gegebenen Umständen nicht realisierbar sei und nicht mehr weiterverfolgt werde.
2. Gemäss einer Konzeptstudie der SBB-Infrastruktur vom März 2015 muss das gesamte Gleisfeld erheblich verbreitert, das Aufnahmegebäude neu erstellt, der Bushof neu geplant und somit das ganze Bahnhofumfeld neu strukturiert und insbesondere der Bushof neu disponiert werden.  
  
Die Publikumsanlagen sind neu auf rund 40'000 Ein- und Aussteigende pro Tag zu dimensionieren, heute sind es rund 25'000. Für die Bahnhofgestaltung und die Fussgängersicherheit nachteilig ist zudem die heutige Einführung der Seetalbahn auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Südseite der Bahnhofstrasse.
3. Bereits anlässlich der Einwohnerratssitzung vom 31. Mai 2012 zog der Stadtrat die damalige Projektionskreditvorlage zurück und bestellte zur Verbesserung des Informationsflusses die "Gemeinderätliche Begleitgruppe Bahnhofplatz". Darin Einsitz haben nebst politischen Vertretungen aus dem

Einwohnerrat der Stadt Lenzburg sowie den Gemeinden Staufen und Niederlenz auch eine Vertretung des Regionalverbands Lenzburg-Seetal (heute Lebensraum Lenzburg Seetal [LLS]) und je eine Vertretung des Vereins Pro Velo sowie der Verkehrskommission der Stadt Lenzburg.

Diese Begleitgruppe existiert nach wie vor und hat ihre Arbeit Anfang 2019, nach Abschluss der "Funktionalen Studie Verkehr", wieder aufgenommen. Sie wird anlässlich regelmässiger Sitzungen über den Stand der Entwicklung bzw. Planung informiert, gleichzeitig werden ihre Anregungen und Hinweise zu Handen der Planung entgegengenommen und nach Möglichkeit umgesetzt.

## B. Funktionale Studie Verkehr

1. Der Bahnhof Lenzburg ist ein multimodaler Umsteigepunkt, ein Bahnhof von regionaler Bedeutung. Damit seine Funktionen als Verkehrsdrehscheibe auch langfristig erfüllt werden können, müssen die einzelnen Anlageteile optimal aufeinander abgestimmt und entsprechend dimensioniert sein.
2. Um die Aufgaben des Bahnhofs Lenzburg abzustimmen, wurde die Metron AG von Stadt, Kanton und SBB im Sommer 2015 damit beauftragt, eine "Funktionale Studie Verkehr" zu erarbeiten.

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

3. Mit Datum vom 21. März 2019 liegt der Schlussbericht "Bahnhof Lenzburg – Funktionale Studie Verkehr" vor.

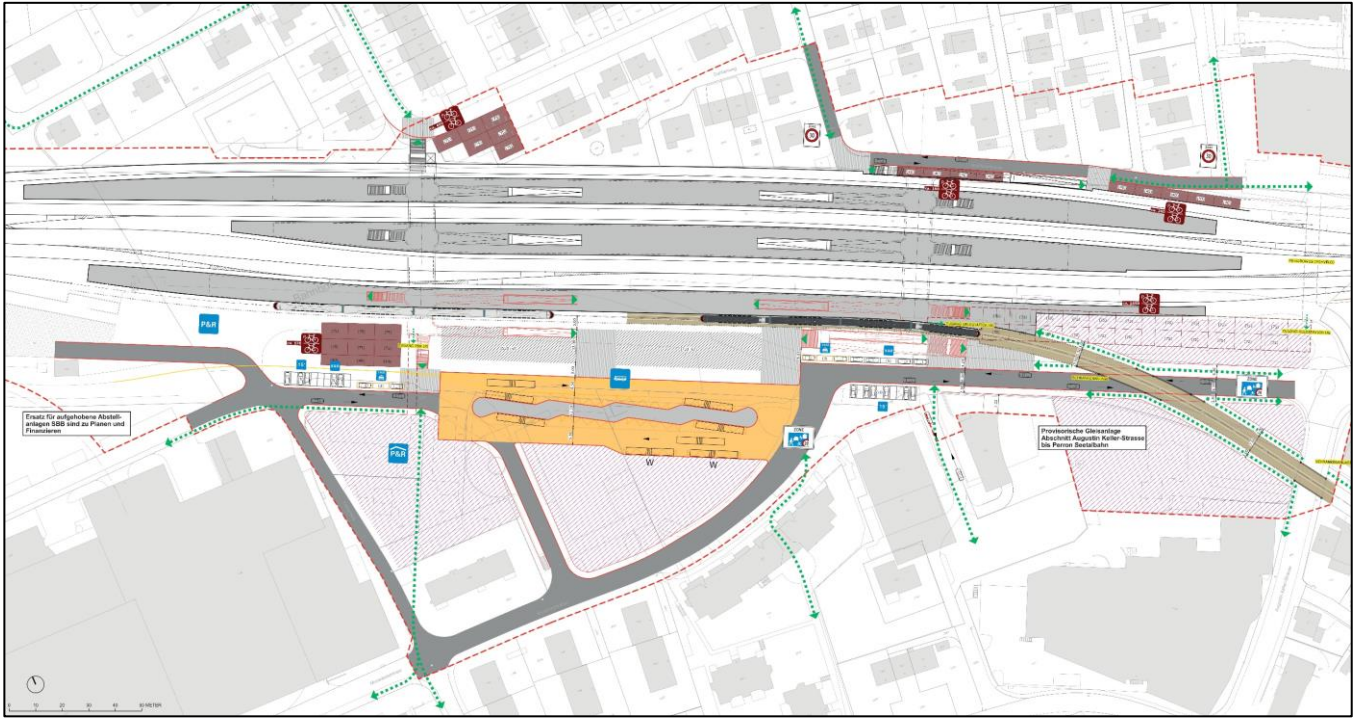
Dem Kapitel 9 ist folgendes Fazit zu entnehmen:

*"Im künftigen Bahnhof Lenzburg werden die Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs sowie die Perronanlagen der SBB AG neu mit zwei Personenunterführungen, West und Ost, verbunden respektive erschlossen. Ebenso wird neu die Haltestelle der Seetalbahn in die Perron- und Gleisanlage des Bahnhofs integriert. Die vorliegende Bestvariante aus der funktionalen Studie Verkehr ist Basis für die weitere Planung und wird dementsprechend noch vertiefter beplant und punktuell optimiert. (...)."*

Ferner fasst das Fazit die Erkenntnisse zu folgenden Themen detailliert zusammen:

- Einführung Seetalbahn
- Bahnhofzugänge
- Freiflächen
- Aufnahmegebäude
- Bahnhofplatz
- Bushof
- Postareal und Industriestrasse
- Zweirad-Abstellplätze
- Vorfahrt und Taxi
- P+R (Park und Rail)
- Abstellgleise

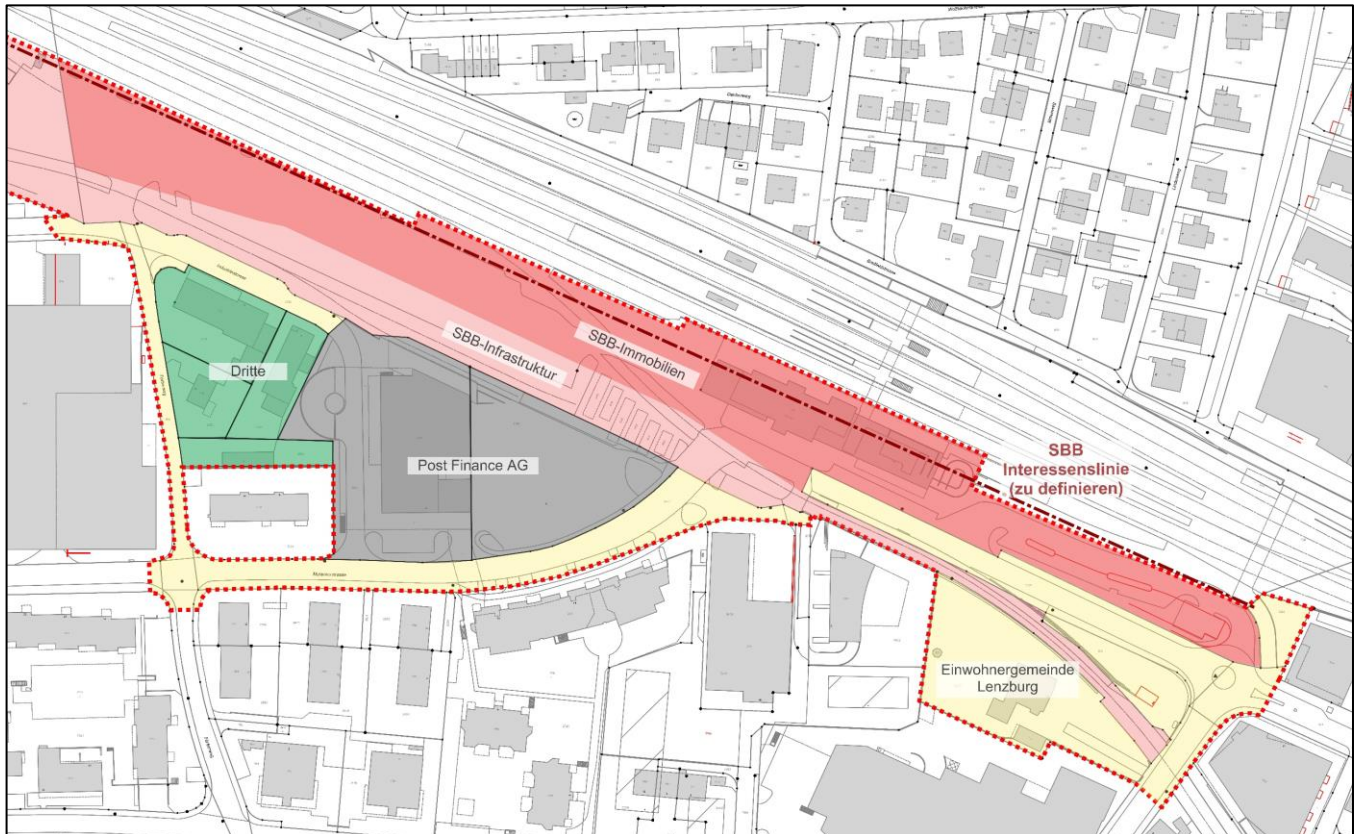
Die Erkenntnisse aus der Studie sind in der abgebildeten Situation "Bestvariante" vom 8. März 2019 grafisch dargestellt. Es handelt sich dabei um eine schematische Darstellung, und diese kann nicht als Projekt verstanden werden. Die Ergebnisse der Studie sind auf der Internetseite [www.anschluss-lenzburg.ch](http://www.anschluss-lenzburg.ch) zusammengefasst.



*Ausschnitt Funktionale Studie Verkehr (Schematische Darstellung)*

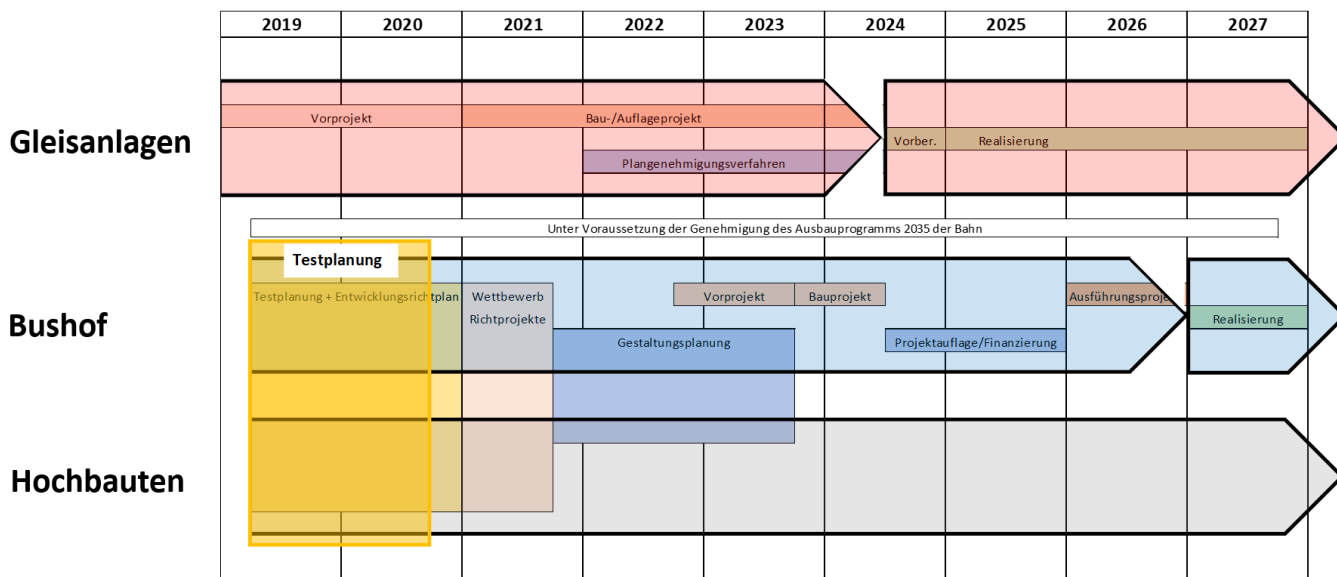
## II. Entwicklung im Gesamtüberblick

1. Das Testplanungsverfahren dient der städtebaulichen Lösungsfindung und Umsetzung der Erkenntnisse aus der funktionalen Studie Verkehr. Es legt die Basis für die Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans Bahnhof, welcher wiederum die Basis für die Projektwettbewerbe und die einzelnen Gestaltungspläne und Bauprojekte Stadt (Bushof, allenfalls Parkieranlagen/ Parkhäuser), der SBB (Aufnahmegebäude und weitere Anlagen), Post (Bauten) und allenfalls weiterer Beteiligter bildet.



*Entwurf Perimeter Testplanung und Eigentumsverhältnisse*

2. Die terminliche Einbettung des vorliegenden Testplanungsverfahrens geht aus der nachfolgenden Grafik hervor. Auch wenn die Abhängigkeiten zwischen den Infrastrukturprojekten und den Hochbauten mit dem Bushof aus heutiger Sicht und nach aktuellem Planungsstand noch nicht vollständig abschätzbar sind, lässt sich unschwer erkennen, dass die Testplanung und Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans **bis Ende 2020** für die zeitgerechte Inangriffnahme der weiteren Planungsschritte von grosser Wichtigkeit sind, steht sie doch für alle Projekte südlich des Gleiskörpers an erster Stelle.



Ablauf Gesamtprojekt

### III. Entwicklungsrichtplan, Testplanung

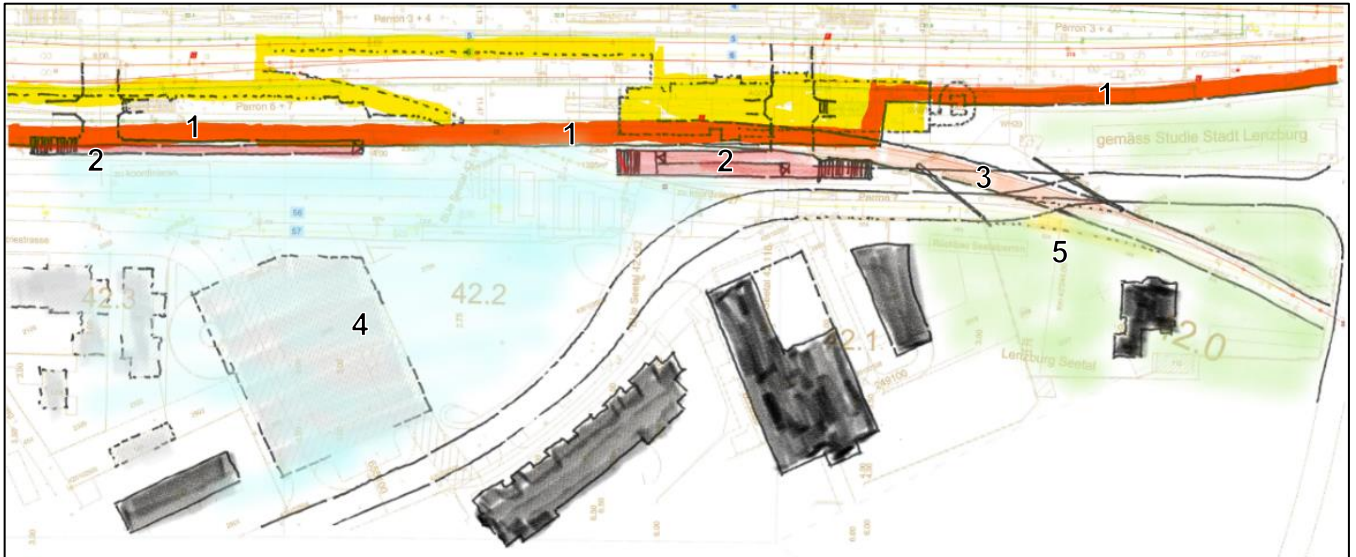
#### A. Städtebauliche Herausforderungen

1. Die radikale Neuplanung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Lenzburg mit Bushof kann nicht losgelöst von den städtebaulichen und freiräumlichen Fragen im Bahnhofsgebiet erfolgen.

Die Änderungen der SBB-Infrastruktur führen im Wesentlichen zu folgenden städtebaulich relevanten Auswirkungen resp. Sachzwängen (vgl. Skizzen):

- Rückbau Bahnhof- und Aufnahmegebäude
- Umdisposition Bushof
- Einführung Seetalbahn in Gleiskörper, diagonal über die Bahnhofstrasse (3)
- Gleiskörper samt Perrons rückt nach Süden, nimmt Raum bis zur roten Linie ein (1)
- Zwei Personen-Unterführungen (PU), Treppen/Rampen ragen in den Strassen-/Platzbereich hinein (2)

- Funktionales Zentrum des Bahnhofs rückt nach Westen (4) zwischen die beiden Personenunterführungen
- Zwischen westseitigem (4) und ost- resp. stadtseitigem Raum (5) entsteht eine Engstelle, die Verkehrsfläche rückt nach Süden



*Skizze neue Rahmenbedingungen*

- 1 ■ südseitige Begrenzung Geleise
- 2 ■ PU-Rampen/-Treppen
- 3 ■ Querung Seetalbahn
- 4 ■ 5 ■ Schwerpunkte Bhf. West und Ost

2. Mit Blick auf die allgemeinen Erwartungen an den Bahnhof wurde zudem im Rahmen von Workshops mit dem Stadtrat Lenzburg, der Begleitgruppe Bahnhof und zusammen mit der SBB und der Post erörtert, was der Bahnhof nebst seiner reinen Funktion als Verkehrsdrehscheibe zu "leisten" hat. Diese Erwartungen, welche anlässlich eines gemeinsamen Gesprächs den Gemeinden Staufen und Niederlenz zur Kenntnis gegeben worden sind, werden sodann in geeigneter Weise in das Testplanungsprogramm einfließen.

Die hauptsächlichsten, hier nicht vollständig aufgeführten Kernaussagen aus diesen Workshops sind:

- 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
- Einbindung der Nachbargemeinden Staufen und Niederlenz in den Projektprozess

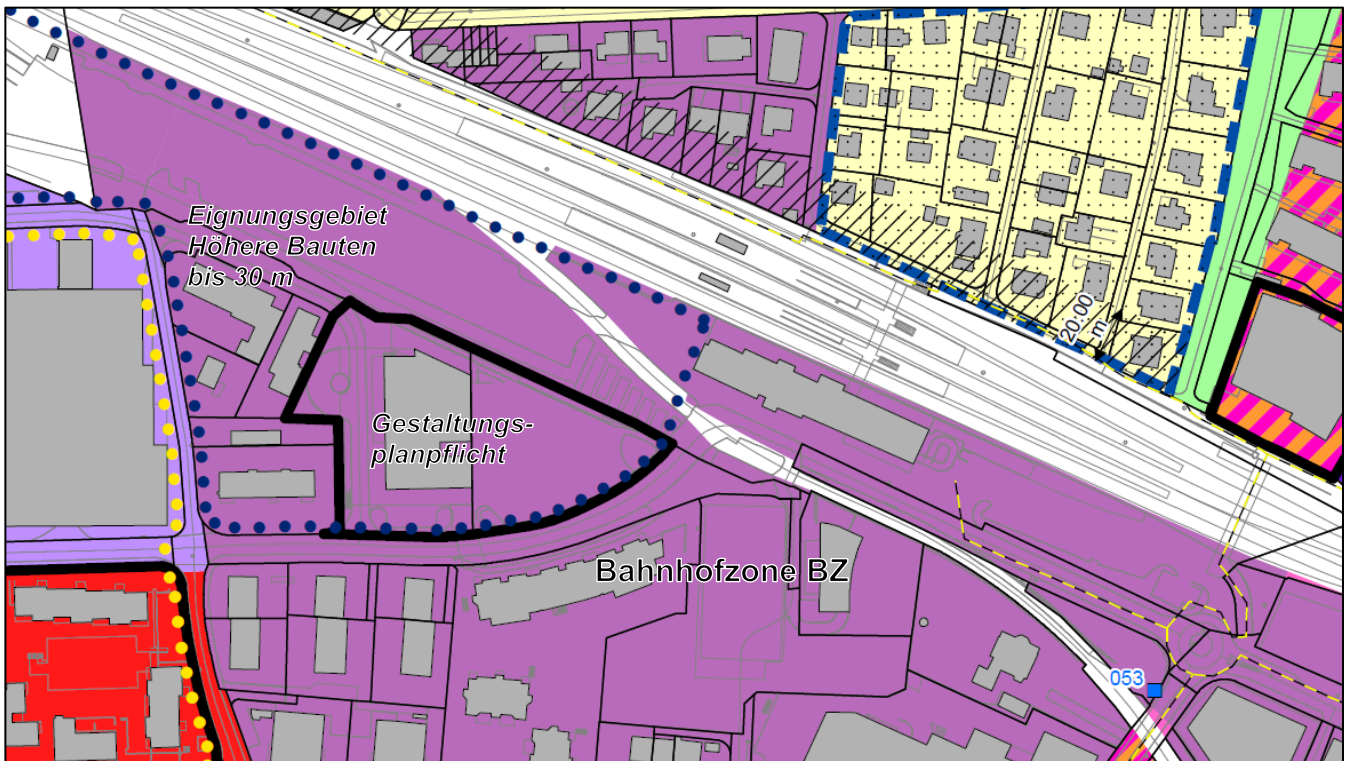
## B. Rechtlicher Kontext

1. Im Hinblick auf diese funktional, nutzerisch, städtebaulich, wirtschaftlich und gestalterisch vollkommene Neukonzeption des gesamten Bahnhofgebiets von der Halle der Schwarz Stahl AG im Westen bis hin zum Eingangsportal in die Bahnhofstrasse mit Arcmala und Lenzportal im Osten (Bahnhofstrasse Nr. 34 bis 38 bzw. 41) soll im Rahmen der laufenden Gesamtrevision Nutzungsplanung für das vorliegende Gebiet neu eine Bahnhofzone B geschaffen werden. § 20 Abs. 2 und 3 des Entwurfs der Bau- und Nutzungsordnung (eBNO), Stand öffentliche Mitwirkung, legen folgendes fest:

*"In der Bahnhofzone sind die funktionalen Anforderungen für die Abwicklung der verschiedenen Verkehrsarten zu erfüllen. Zur Sicherung der funktionalen Anforderungen an die ÖV-Drehscheibe sowie einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes mit nachweislich hoher Aufenthalts- und Begegnungsqualität **erlässt der Stadtrat** im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen einen **behördenverbindlichen städtebaulichen Entwicklungsrichtplan**, welcher wegleitende Aussagen u.a. zu Architektur, Erschliessung, Parkierung und Freiraumgestaltung enthält.*




*Es darf nur auf der Basis eines Gestaltungsplans gebaut werden, welcher eine planerisch und städtebaulich zweckmässige Fläche zu umfassen hat. Über ein geeignetes Varianzverfahren sind die städtebaulichen Qualitäten sicherzustellen."*

2. Im Weiteren sieht der Entwurf zur BNO-Revision vor, dass im westseitigen Bereich innerhalb der punktierten blauen Linie höhere Bauten bis 30 m zulässig sind.
3. Im schwarz umrandeten Bereich (Gestaltungsplanpflicht), auf dem sich die Post befindet, besteht heute schon ein rechtskräftiger Gestaltungsplan.



Ausschnitt Zonenplan, Stand öffentliche Mitwirkung

Legende:

|                                                                                     |    |                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------|
|  | BZ | Bahnhofzone                                |
|  |    | Eignungsgebiete für Höhere Bauten bis 30 m |
|  |    | Gestaltungsplanpflicht                     |

### C. Verfahren

1. Die Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans erfolgt zusammen mit den Beteiligten (SBB, Post, Kanton) auf Grundlage einer städtebaulichen Testplanung. Dieses Verfahren eignet sich aufgrund der komplexen Aufgabenstellung sowie der unterschiedlichen Beteiligten und Interessen hervorragend für die Findung der besten Lösungsansätze.

Per Definition gemäss Wegleitung zur Ordnung SIA 143 sind Testplanungen *"prozessorientierte Verfahren für herausragende und komplexe planerische Aufgabenstellungen, welche die Lösungsfindung im Dialog zwischen allen Beteiligten ermöglichen. Der Einsatzbereich der Testplanungen ist sehr breit und lässt verschiedene Themenschwerpunkte mit einer Vertiefung in unterschiedlichen Massstäben zu. Jede Testplanung beinhaltet eine spezifische und differenzierte Aufgabenstellung und erfordert deshalb ein massgeschneidertes Vorgehen. Mit der Testplanung können Lösungsansätze und -strategien untersucht, verglichen und selektioniert werden.*



*Die Interaktion zwischen der Entwurfsarbeit der Bearbeitungsteams und dem Dialog im Beurteilungsgremium fördert ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Lösungsmöglichkeiten. In die Lösungsfindung können verschiedene Betroffene wie Politiker, Grundeigentümer und Interessengruppen eingebunden werden. Testplanungen sind immer Teil eines weiterführenden Planungsprozesses und verfolgen grundsätzlich drei Ziele:*

- Lösungsansätze für komplexe Aufgabenstellungen;
- Lernprozess aller Beteiligten und
- Entwicklung gemeinsamer Strategien im Dialog.

*Die Ergebnisse einer Testplanung umfassen die planerischen Entwürfe sowie die Erkenntnisse aus dem Dialog in Form von räumlichen Strategien und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen. Sie dienen in der Regel als Grundlagen für nachfolgende Planungsschritte und -instrumente wie Masterpläne, Sondernutzungspläne, Zonenpläne und/oder Vereinbarungen, Verträge, Wettbewerbe oder Studienaufträge."*

2. Der Ablauf und die Grobterminierung des Testplanungsverfahrens bis und mit Erarbeitung des Richtplans sind wie folgt vorgesehen:

| <b>Phase</b>                              | <b>Arbeiten</b>                                                                                                                                               | <b>Termin (2019/2020)</b> |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Initialphase                              | Haltungsfindungsprozess, Workshops<br>Standortanalyse durch die Gesellschaft für Standortanalysen GSP<br>Gespräche mit Beteiligten und Betroffenen            | Seit Anfang 2019 laufend  |
| Konsolidierungsphase                      | Bereinigen, verabschieden Strategie-papiere<br>Freigabe Testplanung                                                                                           | Dezember 2019             |
| Phase 1 Vorbereitung                      | Bestellung des Beurteilungsgremiums<br>Entwurf Programm / Unterlagen<br>Auswahl Teams<br>Bereinigung Programm Testplanung<br>Organisation Grundlagen / Modell | Januar bis März 2020      |
| Phase 2 Durchführung                      | Abgabe Unterlagen / Programm-sitzung Orientierung Auftragnehmer<br>Workshop 1 (ganztätig)<br>Feedback Beurteilungsgremium                                     | April bis Juni 2020       |
|                                           | Abgabe Unterlagen<br>Workshop 2 Vorprüfung<br>Fazit für Synthese (Beurteilungsgre-mium)                                                                       | Juli bis August 2020      |
| Phase 3 Synthese<br>Entwicklungsrichtplan | Auswertung TP-Ergebnisse<br>Entwurf Syntheseplan, Empfehlungen                                                                                                | September 2020            |
|                                           | Synthese-Workshop (halbtätig)<br>Syntheseplan, Vorgaben Planungs-schritte<br>Schlussbericht                                                                   | Oktober 2020              |
| Entwicklungsrichtplan<br>Bahnhof          | Erarbeitung Richtplan und Publikation der Ergebnisse                                                                                                          | Bis Dezember 2020         |

### 3. Bearbeitungsteams, Beurteilungsgremium, Testplanungsbegleitung

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Teams                  | Es sind 3 Bearbeitungsteams vorgesehen. Jedes Team setzt sich aus einer ausgewiesenen Fachperson Architektur/Städtebau, Landschaftsplanung und Verkehrsplanung zusammen.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Beurteilungsgremium    | Das Begleitgremium setzt sich zusammen aus:<br>stimmberechtigten Sachpreisrichtern mit 3 Stimmen (Vertreter SBB, Post, Stadtrat),<br>stimmberechtigten Fachpreisrichtern mit 3 Stimmen aus Architektur, Städtebau, Landschaftsplanung,<br>Weiteren nicht stimmberechtigten Experten (Kreisplaner ARE, Kanton BVUAVK, Experte Verkehr (Metron), Vertreter Abt. Tiefbau Lenzburg, Vertreter Abt. Stadtplanung & Hochbau Lenzburg, weitere Vertreter SBB, Post etc.) |
| Testplanungsbegleitung | Die Testplanung wird durch ein qualifiziertes Planungsbüro begleitet (Organisation, Moderation, fachliche Beurteilungen).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

## IV. Projektorganisation

Für das Testplanungsverfahren bis und mit Entwicklungsrichtplan soll folgende Organisation festgelegt werden.

### 1. Strategische Ebene:

Die Organisation besteht auf der strategischen Ebene aus der Steuergruppe. Dieser obliegt die strategische Leitung der Testplanung. In ihrer ausschliesslichen Zuständigkeit liegen die Freigabe des Testplanungsprogramms und die Zustimmung zum Synthesebericht.

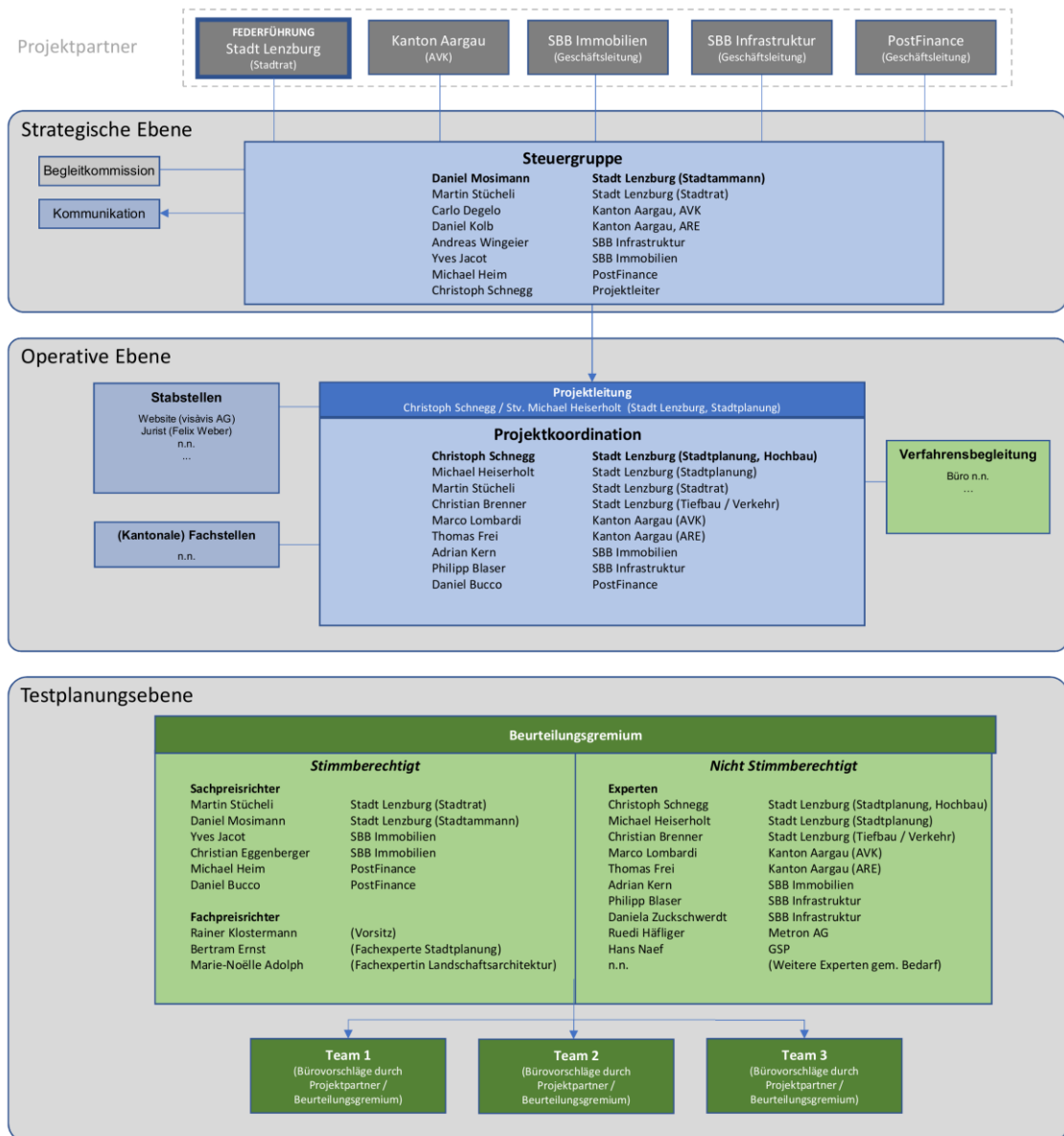
### 2. Operative Ebene:

Die Projektkoordination übernimmt die operative Führung des Projekts und bereitet die strategischen Entscheide für die Steuergruppe vor. Die Aufgaben beinhalten insbesondere die Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Testplanung, die Wahl des Beurteilungsgremiums und die Sicherstellung des Projektablaufs.

Die Projektleitung übernimmt die operative Tätigkeit und bereitet insbesondere die Entscheidungsgrundlagen für die Projektkoordination vor. Die Koordination der Projektleitung erfolgt durch die Stadt Lenzburg. Die Projektleitung leitet das Verfahren der Testplanung von der Vorbereitung bis zum Abschluss mit dem Synthesebericht. Dabei wird sie durch ein spezialisiertes Büro unterstützt.

Unter den Vorgaben der Steuergruppe, der Projektkoordination und der Projektleitung erfolgt die Durchführung der Testplanung. Dem Beurteilungsgremium steht ein Fachexperte vor.

In allen Gremien sind die Vertreter der Stadt, der Post, der SBB und des Kantons vertreten.



Entwurf Projektorganisation

## V. Kosten

- Die Gesamtkosten für das Verfahren (beginnend mit Abschluss der Funktionalen Studie Verkehr bis und mit der Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans) setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:
  - Projektkoordination / Prozessbegleitung
  - Vorbereitung / Durchführung Testplanungsverfahren
  - Erarbeitung Entwicklungsrichtplan
  - Juristische Begleitung (vertragsrechtliche, baurechtliche)
  - Honorare für die Entschädigung der Bearbeitungsteams, des Beurteilungsgremiums und für die Erarbeitung des Richtplans
  - Pflege der Website [www.anschluss-lenzburg.ch](http://www.anschluss-lenzburg.ch)
  - Nebenkosten (Modelle, Druckkosten, Catering/Verpflegung, Raummieten, Öffentlichkeitsanlässe)

2. Im Detail stützt sich dieser Kreditantrag auf die Kostenschätzung gemäss nachfolgender Tabelle:

**Bahnhof Lenzburg**

Budgetplanung Phase Testplanung und kommunaler Entwicklungsrichtplan, Stand 6. November 2019

| Leistung / Objekt                                                                           | Beschrieb                                                                                        | gemeinsam getragener Aufwand | Gesamtaufwand     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------|
| <b>Projektkoord. / Prozessbegl. (nicht in Kostenteiler, Stadt und Kanton tragen Kosten)</b> |                                                                                                  |                              | <b>95'000.00</b>  |
| Grundleistungen                                                                             | Operative Unterstützung Projektmanagement; Projektführung;                                       |                              |                   |
| Koordination                                                                                | Beratung Bauherrschaft; Grundeigentümergegespräche; Bedürfnisabklärung; etc.                     |                              |                   |
| <b>Vorbereitung / Durchführung Testplanungsverfahren</b>                                    |                                                                                                  | <b>70'000.00</b>             | <b>70'000.00</b>  |
| Phase 1                                                                                     | Vorbereitung / Erarbeitung Testplanungsprogramm sowie Konsolidierung der Grundlagen              | 15'000.00                    |                   |
| Phase 2                                                                                     | Durchführung des Testplanungsverfahrens mit zwei Workshops                                       | 35'000.00                    |                   |
| Phase 3                                                                                     | Auswertung Testplanungsergebnisse, Begleitung Entwurf Synthesepan mit Workshop                   | 20'000.00                    |                   |
| <b>Erarbeitung Richtplan (nicht in Kostenteiler, Stadt trägt Kosten)</b>                    |                                                                                                  |                              | <b>10'000.00</b>  |
| Erarbeitung Richtplan                                                                       | Übersetzung des Synthesepans in einen Entwicklungsrichtplan als behördenverbindliches Instrument |                              |                   |
| <b>Projektjurist (nicht in Kostenteiler, Stadt und Kanton tragen Kosten)</b>                |                                                                                                  |                              | <b>30'000.00</b>  |
| Juristische Projektbegleitung                                                               | Erarbeitung Absichtserklärung und Planungsvereinbarung                                           |                              |                   |
| <b>Honorare</b>                                                                             |                                                                                                  | <b>212'000.00</b>            | <b>212'000.00</b> |
| Entschädigung Begleitgremium                                                                | Teilnahme Präsentationen und Verabschiedung Synthesebericht                                      | 32'000.00                    |                   |
| Entschädigung 3 Projektteams                                                                | Bearbeitung Testplanungsaufgabe, Teilnahme an Präsentationen, Abgabe Dossier                     | 150'000.00                   |                   |
| Entschädigung Projektteam Synthesepan                                                       | Erarbeitung Synthesepan                                                                          | 30'000.00                    |                   |
| <b>Projekt-Website (nicht in Kostenteiler, Stadt trägt Kosten)</b>                          |                                                                                                  |                              | <b>25'000.00</b>  |
| Reaktivierung                                                                               | Reaktivierung / Aufbau Projektwebsite (Initialaufwand)                                           |                              |                   |
| Unterhalt                                                                                   | Aufwand Pflege/Unterhalt Website                                                                 |                              |                   |
| <b>Nebenkosten (Modelle, Druck, Verpflegung, Raummieten, Infoanlass)</b>                    |                                                                                                  | <b>22'500.00</b>             | <b>22'500.00</b>  |
| Zwischentotal alle gemeinsamen Aufwendungen (exkl. MwSt.)                                   |                                                                                                  | 304'500.00                   | 464'500.00        |
| Reserve (ca. 10 %)                                                                          |                                                                                                  | 30'450.00                    | 46'450.00         |
| Total alle gemeinsamen Aufwendungen (exkl. MwSt.)                                           |                                                                                                  | 334'950.00                   | 510'950.00        |
| Mehrwertsteuer (7.7 % MwSt.)                                                                |                                                                                                  | 25'791.00                    | 39'343.00         |
| <b>Total alle gemeinsamen Aufwendungen (Brutto, inkl. MwSt.)</b>                            |                                                                                                  | <b>360'741.00</b>            | <b>550'293.00</b> |
| <b>Kostenteiler je 25 % (Brutto, inkl. MwSt.)</b>                                           |                                                                                                  | <b>90'185.25</b>             |                   |

**Legende**

|                                                                                                                             |                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <span style="background-color: #e6f2ff; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | gemeinsame Aufwendungen                                    |
| <span style="background-color: #fff9c4; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Gesamtaufwand                                              |
| <span style="background-color: #e6f2ff; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Anteil Kostenteiler bezogen auf gemeinsam getragene Kosten |
| <span style="background-color: #ffe0b2; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Stadt trägt Kosten allein                                  |
| <span style="background-color: #e6ffe6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Stadt und Kanton tragen Kosten gemeinsam                   |

Insgesamt belaufen sich die Kosten für das Testplanungsverfahren bis und mit Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungsrichtplans auf gerundet Fr. 550'000.– (inkl. Reserve und MwSt.).

## VI. Finanzierung

1. Zu den gemeinsam zu tragenden Kosten zählen:

- Vorbereitung / Durchführung Testplanungsverfahren
- Honorare für die Entschädigung der Bearbeitungsteams, des Beurteilungsgremiums und für die Erarbeitung des Richtplans
- Nebenkosten

Diese Kosten belaufen sich auf rund Fr. 360'000.– (inkl. Reserve und MwSt.).

2. Im Sinne einer pragmatischen, zielorientierten und gleichberechtigten Lösung sowie eines zügigen Vorankommens soll eine Viertelung der gemeinsamen Kosten erfolgen (gleiche Anteile der vier Projektpartner SBB, Post, Stadt Lenzburg, Kanton), was einen Kostenanteil pro Partner von rund Fr. 90'000.– ergibt (inkl. Reserve und MwSt.).

Die pauschale Viertelung wird deshalb gewählt, weil aufgrund des heutigen Planungsstands zwar Anforderungen an "den Bahnhof" bekannt sind, jedoch keinerlei Ansätze eines städtebaulichen Konzepts vorliegen. Es ist deshalb heute gar nicht möglich, konkrete Nutzungs- resp. Wertschöpfungspotenziale zu ermitteln, welche eine Kostenaufteilung für das vorliegende Verfahren nach Massgabe der Wertschöpfung resp. Belastung der einzelnen Grundstücke und Areale erlauben würden. Vielmehr müssen das Testplanungsverfahren selbst und der gestützt darauf zu erarbeitende Richtplan Antworten auf diese Fragen liefern. Eine annähernd verursacher-gerechte Kostenverteilung kann somit erst nach dem Testplanungsverfahren ermittelt werden.

3. Dazu einigten sich die Parteien auf eine gemeinsame Absichtserklärung.

Daraus geht hervor, dass die Unterzeichnenden beabsichtigen,

- mit der Testplanung die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zu konkretisieren und Potenziale auszuloten sowie die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten im Bahnhofgebiet aufzuzeigen;
- nebst der Schaffung eines benutzerfreundlichen Verkehrsknotenpunktes und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern die Ansiedlung von attraktiven Nutzungen sowie eine qualitativ hochstehende Bebauung und Freiraumgestaltung in den Vordergrund zu stellen;
- die Erkenntnisse aus diesem Planungsprozess in geeigneter Form mit Zustimmung aller Beteiligten zu sichern (Erlass Entwicklungsrichtplan);
- Prioritätensetzung, Zeitplanung, Organisation und Finanzierung der Umsetzung und Massnahmen sofern erforderlich gemeinsam festzulegen und aufeinander abzustimmen.

Weiter wurde in der Absichtserklärung festgehalten, dass die wirtschaftliche Tragbarkeit eine hohe Bedeutung hat, um die Umsetzbarkeit zu gewährleisten. Zur Regelung des Ablaufs der weiteren Planung bezeugten die

Parteien schriftlich die Absicht, eine separate Planungsvereinbarung abzuschliessen, in der auch die Kostentragung geregelt wird. Die Unterzeichnenden erklärten sich bereit, sich im Verhältnis ihrer Interessen an den Kosten der Planung zu beteiligen. Schliesslich einigten sich die Parteien, dass die Koordination und Leitung des Planungsprozesses bei der Stadt Lenzburg liegt.

4. Die in der Absichtserklärung erwähnte Planungsvereinbarung liegt bereits im Entwurf vor. Bestandteile der Vereinbarung sind die spezifischen Absichten der Projektpartner, die Festlegung der "Funktionalen Studie Verkehr" als Planungsgrundlage, Grundsätze zu Landabtretungen und Arrondierungen, Ablauf und Beteiligte der Testplanung, die Projektorganisation, die Kostenaufstellung und der Kostenteiler, der Prozessablauf sowie der Synthesebericht und der Entwicklungsrichtplan.
5. Die weiteren Kosten des Gesamtbetrags in Höhe von rund Fr. 190'000.– inkl. Reserve und MwSt. sind nicht auf die anderen Partner überwälzbar und werden durch die Stadt Lenzburg, teilweise mit Unterstützung durch den Kanton, getragen:
  - Projektkoordination / Prozessbegleitung: Ein externes Büro unterstützt die Stadt beim Aufgleisen des Projekts mit den Partnern, dem Projektmanagement und der Vorbereitung der Testplanung.
  - Erarbeitung Entwicklungsrichtplan: Die Erarbeitung des Entwurfs des Entwicklungsrichtplans ist eine städtische Aufgabe gemäss Bau- und Nutzungsordnung. Mit dem Entwicklungsrichtplan werden die Ergebnisse der Testplanung behördenverbindlich festgesetzt.
  - Juristische Begleitung (vertragsrechtliche, baurechtliche): Durch die juristische Begleitung war die Stadt in der Lage, die Absichtserklärung und die Planungsvereinbarung mit den Partnern zu entwerfen.
  - Pflege der Website [www.anschluss-lenzburg.ch](http://www.anschluss-lenzburg.ch) : Der Aufbau und Betrieb der Website wurde im Jahr 2012 durch die Stadt Lenzburg beschlossen, um die Öffentlichkeit besser über das Thema zu informieren.

Der Stadt Lenzburg bleibt nebst ihrem Anteil von rund Fr. 90'000.– an die gemeinsam zu tragenden Kosten noch die oben erwähnte Differenz zu den Gesamtkosten in Höhe von rund Fr. 190'000.–, an welchen sich jedoch der Kanton mit einem mittleren fünfstelligen Betrag beteiligen wird. Ohne Berücksichtigung des Kantonsbeitrags beträgt somit die von der Stadt zu tragende Summe Fr. 280'000.–.

6. Der Finanzplan sieht im Sinne einer Aufwandprognose für 2019 für die vorliegende Planung Fr. 50'000.– vor, für 2020 weitere Fr. 180'000.–, insgesamt also Fr. 230'000.–. Die Überschreitung des Betrags in Höhe von Fr. 50'000.– ergibt sich aus dem Aufwand der externen Projektunterstützung, der unter anderem auch einem infolge Vakanz im Bereich Stadtplanung entstandenen Kapazitätsengpass zuzuschreiben ist. Allerdings

wird sich, wie bereits erwähnt, dieser gegenüber dem Finanzplan höhere Aufwand durch den Kantonsbeitrag noch reduzieren.

7. Damit das Terminprogramm eingehalten werden kann, ist es wichtig, diese Vorlage im Dezember 2019 im Einwohnerrat zu verabschieden. Im Hinblick auf die Bahnhofstransformation und weil dem bevorstehenden Testplanungsverfahren eine wichtige Schlüsselrolle zukommt, wird das Testplanungsverfahren nach Zustimmung des Einwohnerrats an die Hand genommen.
8. Alle Parteien haben dem Kostenteiler (je 25%) zugestimmt. Auf dieser Basis wird nun gemeinsam die Planungsvereinbarung ausgearbeitet.

### **Antrag:**

Der Einwohnerrat möge für die Durchführung eines städtebaulichen Testplanungsverfahrens und die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungsrichtplans den Planungs-Bruttokredit in der Höhe von Fr. 550'000.– (inkl. Reserve und MwSt. und zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten) bewilligen.

Lenzburg, 6. November 2019

FÜR DEN STADTRAT  
Der Stadtammann:

Der Stadtschreiber:

### **VERSANDDATUM**

7. November 2019