



Projektwettbewerb Neugestaltung Bahnhofplatz Lenzburg
Bericht des Preisgerichtes

Januar 2011

Impressum

Herausgeber

Stadt Lenzburg
Kronenplatz 24
5600 Lenzburg
www.lenzburg.ch

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
5201 Brugg

Modellfotografie

Irja Fotografie
Bruggerstrasse 37
5400 Baden
www.irja-fotografie.ch

Bezugsquelle

Download: www.lenzburg.ch
oder
Stadtbauamt Lenzburg
Kronenplatz 24
5600 Lenzburg
E-Mail: stadtbauamt@lenzburg.ch

Titelbild

Visualisierung Projekt LOOP
Stutz + Bolt + Partner, Winterthur

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Verfahren	4
Preisgericht	6
Aufgabenstellung	7
Beurteilung	10
Dank und Würdigung	13
Eingereichte Projekte	14
LOOP	14
BIPOL	18
AL DENTE	20
IN EINEM ZUG	22
VICUS	24
PIAZZA GRANDE	26
WELCOME	28
Genehmigung	30

Einleitung

Ausgangslage

Der Bahnhofplatz Lenzburg wirkt in seiner heutigen Form auf den in Lenzburg ankommenden Reisenden wenig einladend. Mit seinem ungeordneten Nebeneinander von Bushaltestelle, Veloabstellplätzen, Parkplätzen, Taxistandplätzen usw. und der damit verbundenen unübersichtlichen Verkehrssituation im Zugangsbereich zur Bahnhofsunterführung ist der Bahnhofplatz heute keine Visitenkarte für Lenzburg.

Der Regionalbus Lenzburg befördert jährlich rund zwei Millionen Personen, von welchen ein grosser Teil am Bahnhof Lenzburg ein- oder aussteigt. Der Busbahnhof wird von zehn Buslinien bedient. Perron und Wartebereich verfügen über keinen ausreichenden Witterungsschutz. Überdies herrscht in den Spitzenverkehrszeiten am Morgen und am Abend ein derartiges Gedränge auf dem engen Perron, dass man nur stockend vorwärts kommt. Für ortsunkundige Reisende ist es durch die fehlende Signaletik schwer, den richtigen Bus zu erwischen.

Im Rahmen der gemeinsamen Bearbeitung des kommunalen Richtplanes Bahnhof Lenzburg in den Jahren 2004/05 durch die Planungspartner SBB AG, Kanton Aargau, Coop Immobilien AG, Schweizerische Post, Hero, Regionalbus Lenzburg AG, Neue Aargauer Bank und Einwohnergemeinde Lenzburg wurde unter den Hauptzielen festgehalten, dass die Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Busbahnhof als fussgängerfreundliche, sichere und belebte Begegnungszone mit vorwiegend Ziel-/Quellverkehr auszugestalten sei. Der Bahnhof Lenzburg soll so zu einer Visitenkarte für die SBB und die Stadt Lenzburg werden.

Die kommunale Richtplanung wurde unter der Annahme entwickelt, dass die Seetalbahn ihren Anfangs- bzw. Endpunkt im Gleis 6 hat, also den Bahnhofplatz beim Kreiselpunkt Augustin Keller-Strasse/Bahnhofstrasse quert. Später änderte der Halteort der Seetalbahn und wurde vis-a-vis des Aufnahmegebäudes und des bestehenden Busbahnhofs positioniert. Die Einführung in das Gleis 6 war somit nicht mehr notwendig und eine Anpassung wurde im Richtplanentwurf vorgenommen, der in dieser Form am 4. September 2007 vom Grossen Rat beschlossen wurde.

Das Plangenehmigungsverfahren mit öffentlicher Auflage der projektierten neuen Haltestelle der Seetalbahn ist erfolgt und die Genehmigung ist in Bearbeitung. Ein Baubeginn ist für Frühjahr 2011 veranschlagt.

Anschliessend an die Bauarbeiten für die neue Haltestelle der Seetalbahn soll die auf dieses Projekt abgestimmte Umgestaltung des Bahnhofplatzes im Sinne des Richtplans Bahnhof Lenzburg in Angriff genommen werden. Der Ausbau des Bahnhofes Lenzburg (Verbesserung Zugang Bahn, Busbahnhof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung) ist innerhalb des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost mit Priorität A, das heisst mit einem Realisierungszeitraum 2011-13 veranschlagt.

Verfahren

- Auftraggeberin, Gegenstand** Die Stadt Lenzburg (Abteilungen Planung/Hochbau und Tiefbau), der Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt) und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (Divisionen Immobilien und Infrastruktur) führten für die Vergabe der Planerleistungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Lenzburg einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durch. Die Federführung des Verfahrens lag bei der Stadt Lenzburg.
- Ziel des Verfahrens** Das Ziel des Verfahrens war es, ein umfassendes Gestaltungskonzept für den Bahnhofplatz Lenzburg zu finden. Dabei wurde den Anschlüssen und Übergängen zu den angrenzenden Stadtquartieren grosse Bedeutung zugemessen. Das Gestaltungskonzept sollte, abgestützt auf das im Vorfeld erarbeitete Verkehrskonzept, welches eine verbindliche Vorgabe für den Projektwettbewerb war, Aussagen zu Hochbauten, zur Möblierung sowie zur Materialisierung von Oberflächen machen. Das Schwergewicht des Projektwettbewerbes lag auf den zu planenden Hochbauten wie Busbahnhof, Veloparking und der Überdachung vor dem Bahnhofhauptgebäude mit Verbindung bis zum Bushof, sowie dem sinnvollen Anordnen der Taxistellplätze, Kiss & Ride und der Beleuchtung. Dabei war die Freiraumgestaltung ins Konzept zu integrieren.
- Wettbewerbsverfahren** Das Verfahren wurde als Projektwettbewerb im selektiven Verfahren nach Art. 12 der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB) bzw. Art. 12 Abs. 1 lit. B der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IvöB) durchgeführt. Die Verfahrenssprache war Deutsch. Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenem Präqualifikation haben sich zwölf interessierte Planungsteams für den Projektwettbewerb beworben. Sie haben ihre gestalterische, technische, personelle und organisatorische Leistungsfähigkeit, sowie ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten dargelegt. Für die Selektion kamen die Zulassungs- und Eignungskriterien gemäss *Kapitel 3.3 Zulassungs- und Eignungskriterien* des Programmes Präqualifikation zur Anwendung. Im Präqualifikationsverfahren wählte das Preisgericht sieben Planungsteams aus, welche zur Teilnahme am Projektwettbewerb eingeladen wurden. Die zur Teilnahme eingeladenen Planungsteams hatten Projektvorschläge für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lenzburg zu erarbeiten. Der Projektwettbewerb wurde anonym durchgeführt.
- Teilnahmebedingung** Um die Teilnahme am Projektwettbewerb konnten sich Planungsteams mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz im Rahmen der Präqualifikation bewerben. Die Zusammensetzung des Teams hatte zwingend aus Fachpersonen aus den Bereichen Architektur/Städtebau sowie Landschaftsarchitektur zu bestehen. Die Federführung lag beim Architekten bzw. bei der Architektin. Die Teambildung mit weiteren Fachperson beispielsweise aus den Bereichen der Verkehrsplanung oder Statik wurde für die Bearbeitung des Projektwettbewerbes empfohlen. Weitere SpezialistInnen konnten nach Bedarf beigezogen werden.

Für den Projektwettbewerb standen dem Preisgericht insgesamt CHF 70'000.- inkl. MwSt. zur Verfügung. Allen Teams wurde davon bei termingerechter und vollständiger Abgabe des Wettbewerbsbeitrages eine pauschale Entschädigung von je CHF 5'000.- inkl. MwSt. ausbezahlt. Die restlichen CHF 35'000.- inkl. MwSt. wurden für Preise und Ankäufe verwendet. Weitere Kosten für Fachingenieure, Spezialisten, Modelle, Plankopien usw. wurden nicht separat vergütet.

Preissumme

Bezug der Unterlagen	ab 29. Juni 2010
Bezug der Modellgrundlage	ab 06. Juli 2010
Fragenstellung	bis 13. August 2010
Fragenbeantwortung	31. August 2010
Eingabe Pläne Projektwettbewerb	29. Oktober 2010
Eingabe Modell Projektwettbewerb	12. November 2010
Beurteilung	Dezember 2010
Mitteilung Entscheid Projektwettbewerb	13. Januar 2011

Termine Wettbewerb

Preisgericht

Zur Beurteilung des Projektwettbewerbes setzte die Auftraggeberin folgendes Preisgericht ein:

Sachpreisrichterinnen/ Sachpreisrichter (stimmberechtigt)	Hans Huber, Stadtammann Lenzburg, Vorsitz René Bossard, Regionalbus Lenzburg Marco Lombardi, Kanton Aargau, Abt. Verkehr (Öffentlicher Verkehr), Aarau Michael Schmid, SBB Immobilien, Olten Richard Buchmüller, Leiter Stadtbauamt Lenzburg (Ersatz)
Fachpreisrichterinnen/ Fachpreisrichter (stimmberechtigt)	Rolf Mühlethaler, Architekt, Bern Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Winterthur Herbert Schmid, Architekt, Basel Oliver Schwarz, Architekt, Zürich Urs Spichtig-Vigano, SBB Infrastruktur, Luzern Alexandra Wicki, Verkehrsplanerin und Architektin, Zürich Paul Pfister, Leiter Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau (Ersatz)
Experten/Expertinnen (ohne Stimmrecht)	Christian Brenner, Abteilung Tiefbau, Stadt Lenzburg (Tiefbau) Stephan Herde, Rotzler Krebs Partner (Landschaftsarchitektur) Christian Landis, SBB Immobilien, Olten (SBB, Immobilien) Matthias Wehrli, Atelier Wehrli, Wünnewil (Städtebau) Andreas Wingeier, SBB Infrastruktur, Olten (SBB Infrastruktur) Ruedi Häfliger, Metron Verkehrsplanung AG (Verkehrsplanung) Regula Schneider, Metron Raumentwicklung AG (Verfahrensbegleitung)
Fachliche Begleitung und Vorprüfung	Die Vorbereitung und Begleitung sowie die Vorprüfung des Projektwettbewerbes erfolgten unter Federführung der Metron Raumentwicklung AG in Brugg. Regula Schneider, Metron Raumentwicklung AG Clara Jörgler, Metron Raumentwicklung AG Ruedi Häfliger, Metron Verkehrsplanung AG weitere Beteiligte an der Vorprüfung: Wirtschaftlichkeit Daniel Gerber, Metron Architektur AG

Aufgabenstellung

Der neu gestaltete Bahnhofplatz Lenzburg soll eine hochwertig gestaltete Ergänzung zum Stadtzentrum, der Altstadt von Lenzburg, darstellen. Dieses besteht sowohl aus einem belebten Bahnhofplatz mit gemischten Nutzungen wie Geschäfte, Büros und Wohnungen sowie einem attraktiven, leistungsfähigen Verkehrsknoten. Der Bahnhof soll in das städtebauliche Gefüge eingebunden werden und damit unter anderem durch die Aufwertung der Bahnhofstrasse die Verbindung zwischen dem Bahnhofgebiet und dem Hauptzentrum Altstadt schaffen.

Die umfassende Gestaltung des Bahnhofplatzes als Begegnungszone mit vorwiegend Ziel-/Quellverkehr soll ein fussgängerfreundliches, sicheres und belebtes Zentrum in Lenzburg herstellen.

Der Bahnhofplatz Lenzburg soll den Ankommenden einen ersten, positiven Eindruck der Stadt Lenzburg sowie von den beteiligten Verkehrsbetrieben vermitteln. Durch die Schaffung eines städtebaulichen Zeichens, welches den Bahnhof Lenzburg identifizier- und lokalisierbar macht, soll er die zukünftige Visitenkarte der Stadt darstellen. Ein neues zeitgemässes Erscheinungsbild ist dabei Grundvoraussetzung.

Aufgabe des Projektwettbewerbes war die Formulierung der konkreten architektonischen Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Busbahnhof, die Überdachung vor dem Bahnhofhauptgebäude mit Verbindung bis zum Busbahnhof. Im Weiteren mussten die Gestaltung des Veloparkings, die Materialisierung und Gestaltung der Plätze und Fahrbahnen, die Anordnung und Ausgestaltung der Kurzpark- und Taxistandplätze, wie auch die Ausstattung des Platzes mit Beleuchtung, Bepflanzung etc. geklärt werden.

Eine funktional und gestalterisch verbesserte Querbeziehung zwischen dem sich neu abzeichnenden Entwicklungsgebiet nördlich der Bahngleise (Niederlenzer Kirchweg, Areal Hero) und dem Bahnhofplatz auf der Südseite der Bahngleise, welcher sich auf der Ostseite zur Bahnhofstrasse und damit zur Altstadt öffnet, war ein zentrales Anliegen. Entsprechend wurden die Vorbereiche und Zugänge zu den beiden Unterführungen auf der Nordseite des Gleisfeldes in den Betrachtungsperimeter einbezogen. Es sollte eine starke Vernetzung des neugestalteten Bahnhofplatzes mit seiner Umgebung erzielt werden.

Durch das neue Verkehrskonzept wurde auch eine umfassende Aufwertung des Bahnhofareals aus verkehrlicher Sicht vorgenommen. Der Bahnhofplatz Lenzburg soll zu einem leistungsfähigen und attraktiven Umsteige- und Verkehrsknoten für den Nah- und Fernverkehr werden. Die unterschiedlichen Verkehrsträger Bus und Bahn mussten entflochten werden, um so die gegenseitigen Störungen zu minimieren. Die Verbesserung der verschiedenen Umsteigebeziehungen (Zug – Bus – Seetalbahn) auf dem Bahnhofplatz unter Berücksichtigung der Personensicherheit stellte ein wichtiges Ziel des Verfahrens dar.

Kommerzielle Nutzungen sollten für Fussgängerinnen und Fussgänger optimal erreichbar sein und somit von der hervorragenden Erschliessungsqualität am Bahnhofplatz Lenzburg profitieren.

Eine hohe Verkehrssicherheit auch für Behinderte, sowie eine umfassende soziale Sicherheit war im gesamten Bereich des Bahnhofplatzes zu erzielen.

Zielsetzung

Städtebauliche Ziele

Funktionale Ziele

Ziele aus Sicht Verkehr

Das Gestaltungs- und Betriebskonzept des Bahnhofplatzes sollte optimal auf die Umsteigebeziehungen von und zur Seetalbahn abgestimmt werden.

Für die Verkehrsbetriebe Lenzburg sollte ein leistungsfähiger Busbahnhof mit gedeckten Personenwarteräumen, einem übersichtlichen Fahrgastinformationssystem und insgesamt ein attraktiver Umsteigeort entstehen. Dieser musste möglichst vom Individualverkehr (MIV und Velo) entflochten und damit störungsfrei in den neugestalteten Bahnhofplatz integriert werden.

Zwischen den Haltestellen der verschiedenen Verkehrsträger stellten kurze, attraktive und sichere Fusswegverbindungen eine optimale Transportkette sicher.

Die Abstellplätze für Taxi, Kiss & Ride sowie die benötigten Flächen für den Güterumschlag mussten aus funktionaler Sicht ideal positioniert werden.

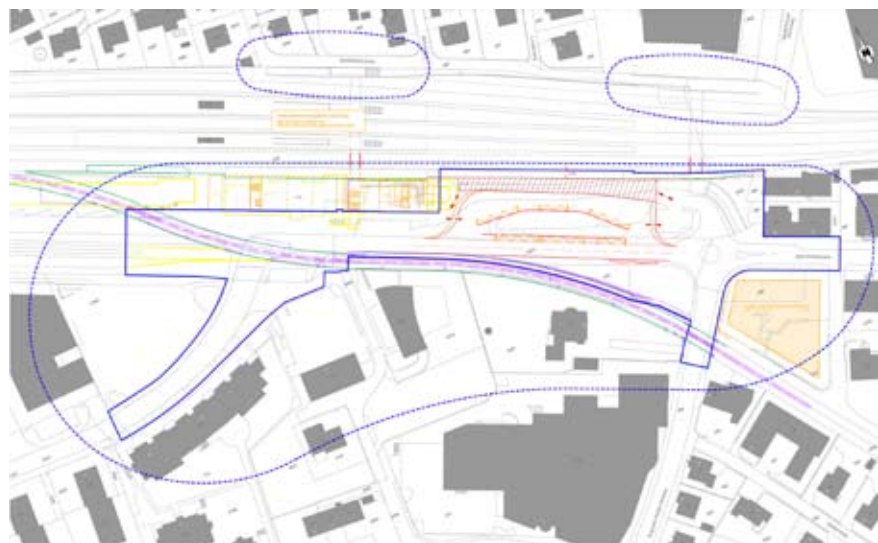
Der ortsinterne Durchgangsverkehr sollte von der Achse Bahnhofstrasse auf die Aarauer- und Ringstrasse verlagert werden. Mit der zu gestaltenden Begegnungszone Bahnhofplatz sollte das Verlagerungsziel und im Bereich des Bahnhofplatzes eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Nachhaltigkeitsziele

Die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden war ein primäres Ziel. Die soziale Sicherheit (Übersichtlichkeit der Platzgestaltung, das Vermeiden von dunklen Nischen und sog. Angsträumen etc.) war zu beachten und geeignet in den Konzepten umzusetzen. Bei allen baulichen Massnahmen war ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen. Auf die Verwendung strapazierbarer, langdauernder Materialien war Wert zu legen.

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter beinhaltete die Fläche, welche für die konkrete Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes gemäss Aufgabenstellung und Zielsetzungen zur Verfügung steht. Darin sollten die geforderten Nutzungen wie Veloparking, Busbahnhof, Möblierung und weiteres untergebracht werden. Im Bearbeitungsperimeter wurden konkrete und verbindliche Aussagen zu Gestaltung und Funktionsabläufen erwartet.



Situationsplan mit Bearbeitungsperimeter (ausgezogen blau) und Betrachtungsperimeter (gestrichelt)

Der Betrachtungsperimeter stellte den „Denkraum“ für stadträumliche, verkehrliche und freiraumbezogene Verknüpfungen dar. Zum Zeitpunkt des Wettbewerbes kann die zukünftige Entwicklung des Gebietes um den Bahnhof noch nicht abgeschätzt werden, sodass in diesem Perimeter nur Überlegungen konzeptioneller Art möglich sind.

Die hohen Nutzungsanforderungen und Randbedingungen bzw. die beschränkten Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz boten nur wenig Spielraum. Verschiedene Randbedingungen, wie z.B. die geometrischen und technischen Parameter für die Einführung der Seetalbahn, waren bereits weitgehend bestimmt und bildeten daher zwingende Rahmenbedingungen für den Projektwettbewerb. Ein Verstoss gegen diese zwingenden Rahmenbedingungen hatte den Ausschluss von der Beurteilung zur Folge.

**Zwingende
Rahmenbedingungen**

Beurteilung

Die Jurierung des Wettbewerbs fand am 30. November und am 09. Dezember 2010 im Showroom Losinger, ehemaliges Wohlfahrtshaus auf dem Hero-Areal in Lenzburg statt. Das Preisgericht war während der zwei Beurteilungstage zu jedem Zeitpunkt beschlussfähig.

Die Eingabefristen für die sieben Projekte war im Wettbewerbsprogramm definiert: Für Pläne und Unterlagen galt der 29. Oktober 2010, 16.00 Uhr, für das Modell der 12. November 2010, 16.00 Uhr.

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte vom 29. Oktober 2010 – 29. November 2010 unter Federführung der Metron Raumentwicklung AG. Die Projekte wurden im Hinblick auf die im Wettbewerbsprogramm formulierten Rahmenbedingungen und Anforderungen geprüft.

Der Vorprüfungsbericht umfasst eine vergleichende Darstellung der Situationspläne der Projekte, eine Übersichtstabelle der formellen Vorprüfung sowie eine Tabelle mit dem Vergleich der inhaltlichen Vorprüfung. Des Weiteren ist im Vorprüfungsbericht zu jedem Projekt eine detaillierte Tabelle mit den Prüfergebnissen und dem Erfüllungsgrad der geprüften Rahmenbedingungen vorhanden.

Ergebnisse

Formelle Vorprüfung

Sämtliche Wettbewerbsprojekte wurden mit Ausnahme geringfügiger Teilleistungen vollständig und termingerecht eingereicht.

Ergebnisse

Materielle Vorprüfung

Die Einhaltung der Zwingenden Rahmenbedingungen (ZRB) ist bei allen Projekten weitgehend gegeben. Es wurden einige geringfügige Verstösse im Rahmen der Vorprüfung festgestellt. So wird beispielsweise die Interessenlinie der SBB bei einigen Projekten durch neue Perrondächer tangiert. Diese marginalen Verstösse wurden jedoch als unproblematisch erachtet, welche im Rahmen der weiteren Planung gelöst werden können.

Im Umgang mit dem bestehenden Konzept des Bushofs haben drei Projekte das Konzept vollständig, ein Projekt in leicht angepasster Form übernommen. Die übrigen vier Projekte haben ein geändertes Konzept zum Bushof abgegeben und die entsprechenden Nachweise für die Befahrbarkeit erbracht.

Zulassung zur Beurteilung

Das Preisgericht beschloss einstimmig, alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Projekte erfolgte anhand folgender, im Programm formulierter Beurteilungskriterien (Reihenfolge ohne Gewichtung):

- Architektur / Städtebau und Landschaftsarchitektur
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

1. Rundgang

Vor dem 1. Wertungsrundgang fand ein individueller Informationsrundgang statt, in welchem sich die FachpreisrichterInnen jeweils mit einem der Projekte vertieft auseinandersetzen. Der 1. Rundgang wurde im Plenum durchgeführt, unter Federführung des/der jeweils zugeordneten FachpreisrichterIn.

Jedes Projekt wurde ausgiebig diskutiert und hinsichtlich Architektur / Städtebau

/ Landschaftsarchitektur, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit / Nachhaltigkeit bewertet. Im Laufe der intensiven Diskussionen zeigte sich, dass interessante Lösungsansätze mit unterschiedlichen Qualitäten und unterschiedlichem Potential vorliegen.

Aufgrund deutlich erkennbarer Schwächen u.a. hinsichtlich des städtebaulichen Konzeptes, des Aussenraumkonzeptes und/oder der Erfüllung der Nutzungsanforderungen wurden im 1. Wertungsrundgang einstimmig folgende 3 Projekte ausgeschieden:

- VICUS
- PIAZZA GRANDE
- WELCOME

Im zweiten Wertungsrundgang im Plenum, wiederum unter Federführung des/der jeweils zugeordneten FachpreisrichterIn fand eine vertiefte Überprüfung und entsprechende Anpassung der im ersten Rundgang gemachten Bewertungen statt. Dabei wurde vor allem auf die Vergleichbarkeit der Arbeiten in der Bewertung des Preisgerichtes geachtet. Die gemachten Ausscheidungen wurden bestätigt. Es wurde einstimmig beschlossen, die bereits im ersten Rundgang gewählten vier Projekte für die weitere Beurteilung zuzulassen und keine zusätzlichen Projekte auszuschneiden.

2. Rundgang

Nach intensiven Diskussionen und sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile kam das Preisgericht einstimmig zum Schluss, dass das Projekt LOOP die Bedürfnisse der Auftraggeberin sowie der Nutzer am besten erfüllt.

Rangierung

Das Preisgericht beschloss die folgende Rangierung und Preisverteilung (exkl. des fixen Betrages von CHF 5'000.- pro Team):

1. Rang	LOOP	CHF 15'000.-
2. Rang	BIPOL	CHF 8'000.-
3. Rang	AL DENTE	CHF 7'000.-
4. Rang	IN EINEM ZUG	CHF 5'000.-

Das Preisgericht empfahl einstimmig das Projekt LOOP zur weiteren Bearbeitung und zur Ausführung. Des Weiteren empfahl das Preisgericht, im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Projektes die nachfolgend aufgeführten Punkte zu überprüfen bzw. anzupassen:

Empfehlung

- Die Schnittstelle zwischen dem neuen Perron Seetalbahn und dem projektierten Bahnhofplatz muss sofort geklärt werden. Dies soll in Absprache mit dem Tiefbauamt Stadt Lenzburg, den SBB sowie den Projektverfassenden erfolgen. Dabei soll die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes LOOP im Vordergrund stehen (insbesondere die Materialisierung der Platzfläche mit grossformatigen Ortsbetonplatten).

- Die Fassade des Hauptgebäudes der SBB ist vor allem im Bereich des Erdgeschosses für die Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes relevant. Für das Preisgericht ist eine integrale Planung der SBB mit den Projektverfassenden unbedingt notwendig.
- Es soll mit der SBB abgeklärt werden, ob die Veloabstellanlage im Westen des Bahnhofplatzes die Sicherheitslinie tangiert. Es handelt sich hierbei um ein Provisorium, das einem Neubau weichen müssen wird. Die Lage ist mit der SBB abzusprechen. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass die Motorradstellplätze die Anlieferung des Hauptgebäudes nicht beeinträchtigen.
- Die konkrete Umsetzung der Begegnungszone ist weiter zu verfolgen und zu detaillieren. Dabei ist der Behindertengängigkeit in der weiteren Bearbeitung unbedingt Beachtung zu schenken (Seh- und Gehbehinderte).
- Bei der Rampe zur Personenunterführung Ost ist das Konfliktpotenzial der unterschiedlichen Verkehrsströme zu entschärfen.
- Die äussere Erscheinung des Daches muss hinsichtlich der Materialisierung sowie der Detaillierung (Fugenbild etc.) überprüft und präzisiert werden.
- Es soll ein dem Projekt entsprechendes Signaletik- und Möblierungskonzept entwickelt werden.
- Die Lage und Anordnung der Taxistellplätze sowie der Kurzzeitparkplätze ist zu prüfen.
- Beim abschliessbaren Raum für die Mitarbeitenden der RBL ist die konkrete Lage sowie die Anbindung an die Personenunterführung zu überprüfen.
- Die Funktion und die Möblierung des kleinen Platzes beim Seetalbahnperron ist zu klären.

Dank und Würdigung

Das Preisgericht und die Veranstalterin schätzten die Vielfalt der interessanten Projektbeiträge und bedanken sich für das grosse Engagement aller Planerteams. Die Beiträge des Wettbewerbs haben vertiefte Diskussionen und Erkenntnisse über die zukünftige räumliche Entwicklung des Bahnhofplatzes Lenzburg ermöglicht.

Sowohl die Veranstalterin als auch das Preisgericht sind sich bewusst, dass die Aufgabenstellung – insbesondere auch aufgrund der eng gefassten Rahmenbedingungen – sehr anspruchsvoll war. Die Planungsaufgabe stellte ausserdem hohe Anforderungen u.a. hinsichtlich der Umsetzung eines funktional einwandfreien Verkehrskonzeptes sowie der Ausgestaltung der Aussenräume. Anhand der unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze der Wettbewerbsbeiträge konnte das Preisgericht diese Fragen ausführlich diskutieren.

Die Resultate haben gezeigt, dass die Entscheidung für die Durchführung eines Projektwettbewerbs im selektiven Verfahren der richtige Weg war, um sowohl für die Veranstalterin als auch für die Nutzer zu bestmöglichen Ergebnissen für diese Planungsaufgabe zu kommen.

Der Abschluss des Wettbewerbs ist ein wichtiger Meilenstein bei der Neugestaltung bzw. der Anpassung des Bahnhofplatzes Lenzburg an die zukünftigen Bedürfnisse.

LOOP (1. Rang)

Städtebau und Architektur

Stutz + Bolt + Partner
Architekten, Winterthur

Dario Oechslì

Landschaftsarchitektur

Nipkow Landschafts-
architektur BSLA SIA, Zürich

Beat Nipkow
Dirk Moshövel
Andreas Hugli



Ansicht von Süden

Bauingenieur

Dr. Schwartz Consulting AG,
Zug

Joseph Schwartz

Lichtgestaltung

Vogt + Partner
Lichtgestaltende Ingenieure,
Winterthur

Christian Vogt
Andreas Gut
Yves Rosenthaler

Auf die heute sich sehr heterogen und unübersichtlich präsentierende räumliche Situation reagieren die Verfasser mit wenigen, präzisen Elementen und Eingriffen.

Getragen wird das Konzept von einem loopartigen, filigranen Dachelement, das die verschiedenen Funktionen unter sich aufnimmt. Das Dach gliedert gleichzeitig den beschränkten städtischen Raum in unterschiedliche Funktionszonen mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten. Ergänzend zum Loop werden wenige Elemente teilweise ergänzt, teilweise neu eingeführt, die den Bahnhofplatz räumlich fassen und zu einem unverwechselbaren Stadtraum transformieren: Der verdichtete Grünbereich im Süden, das Veloparking im Westen, Baumgruppen im Osten. Die Einführung der Bahnhofstrasse auf den Bahnhofplatz wird durch einen kleinen Platzbereich mit Sitzbänken und Bäumen aufgewertet und gestärkt. Dieser offene Bereich schafft auch die räumliche Verbindung zur Bahnhofnordseite. Insgesamt wird der Verkehrsraum zu Gunsten der Fussgänger auf das notwendige Mass reduziert.

Das helle, Metall verkleidete Dach vermag durch seine klare Form und die einfache, präzise Auffaltung einen künstlichen Horizont zu schaffen, der die bestehenden Bahnhofsbauten in einer integrativen Art umspannt und mit den neuen Funktionen zu einer einheitlichen Situation ergänzt. Der ökonomische Umgang mit dem bestehenden Vordach spricht hier für die Projektverfasser. Keine Aussage wird über das konstruktiv notwendige Fugenbild des Daches gemacht, welches für die Kohärenz des Projektes in Verbindung mit den Fugen des Bodenbelags von grosser Bedeutung ist.

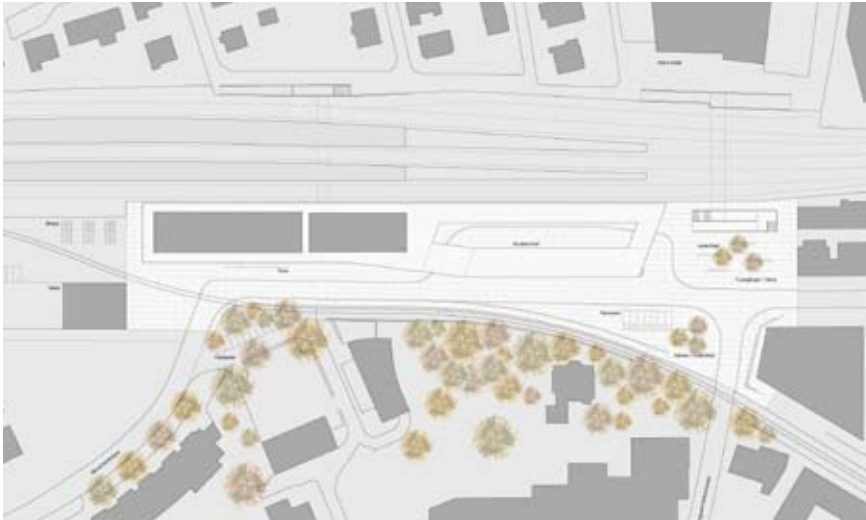
Als zweite horizontale Ebene wird der einheitliche aus grossformatigen Ortbetonplatten bestehende Platzbelag eingefügt. Wenige abgesetzte Kanten gliedern den Platz und definieren die Funktionen (Einstiegskanten der Busse, Einstiegskante der Seetalbahn, Fahrbahn).

Die Verfasser schlagen ein durchdachtes, stimmiges Lichtkonzept vor, das den Bahnhofplatz mit dem Busbahnhof auch abends und nachts zu einem attraktiven, sicheren Stadtraum macht. Die Inszenierung der „Bäume im Wasser bei Mondlicht“ setzt ein poetisches Zeichen.

Die in der Visualisierung suggerierte grosse Offenheit und Transparenz wird durch zusätzliche funktionale Elemente in Wirklichkeit sicher eingeschränkt sein.

Das Projekt funktioniert mit wenigen Ausnahmen sehr gut. Die Funktionsbereiche sind klar gegliedert. Der Busbahnhof entspricht den Vorgaben der Fahrgeometrie.





Situationsplan Aufsicht

rie und funktioniert. Das Veloparking ist in zwei Bereiche aufgeteilt. 450 Plätze sind entlang des Perrons in einer Stapelanlage angeordnet. Dadurch entsteht ein vergrößerter Platzbereich für den Busbahnhof. Die Stapelanlage funktioniert bei der vorgesehenen Perronbreite. Das zweite Veloparking ist als westlicher Platzabschluss definiert. Hier soll mittelfristig ein neues Gebäude entstehen.

Die Mittelinsel des Busbahnhofs ist abgesehen vom westlichen Einstieg (aus der Vorgabe übernommen) in der Breite grosszügig dimensioniert und bietet genügend Platz für wartende und querende Personen.

Die bestehende östliche Personenunterführung wird mit einer neuen Rampen- und Treppenanlage ergänzt. Die Dimensionierung erscheint zumindest für Velofahrer eher etwas eng.

Die Haltekante der Seetalbahn wird bis auf eine Stufe von 15 cm über das neue Platzgefälle gestaltet. Dieser Vorschlag wird aus gestalterischer Sicht begrüsst, er muss aber im Detail einwandfrei funktionieren.

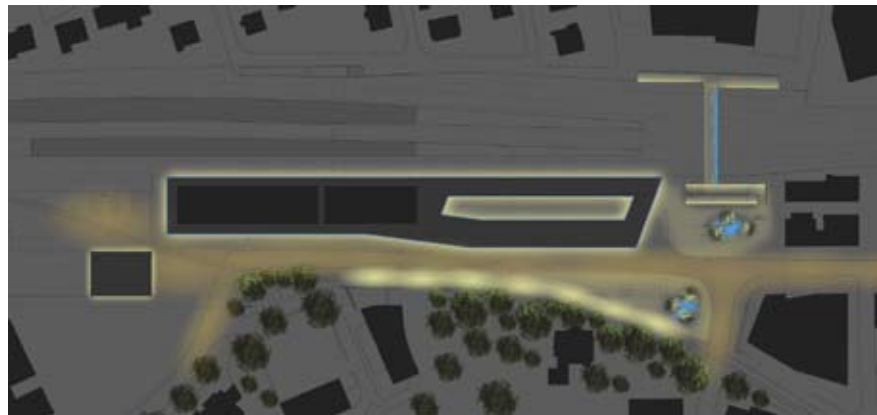
Die Lage der Taxis ist beim Ausgang Bahnhof korrekt. Die Standplätze sind jedoch auf dem Trottoir schlecht positioniert. Die gewählte Lage bietet den Schutz des Vordaches und die Wendemöglichkeit. Sie steht aber im Konflikt mit dem Fussverkehr und den Erdgeschossnutzungen. Die Kurzzeitparker wären aus betrieblicher Sicht besser etwas näher zum Bahnhof anzuordnen. Hier ist jedoch die Mehrdimensionalität der Fussgängerqualität entgegenzusetzen.

Die suggerierte Aufenthaltsqualität des südlichen, kleinen Platzbereichs wird in Frage gestellt, zumal die Parkplätze für PW und Motorräder sehr nahe angeordnet sind.

Die Mofaparkplätze westlich des Aufnahmegebäudes können so nicht realisiert werden (Anlieferung).

Das Projekt weist in den verschiedenen Teilprojekten unterschiedlich hohe Kennwerte auf. Insgesamt ist auch aufgrund der wenigen Elemente eine wirtschaftliche Realisierung zu vermuten.

Das Projekt hinterlässt aufgrund der wenigen, präzise gewählten und eingefügten Elemente einen starken Gesamteindruck und weist ein sehr hohes Potential auf, dem Bahnhof Lenzburg eine unverwechselbare Identität zu verleihen. Neben der hohen städtebaulichen Qualität sind auch die geforderten Funktionen stimmig umgesetzt.



Lichtkonzept



Schnitt A



Schnitt B



Ansicht Nord



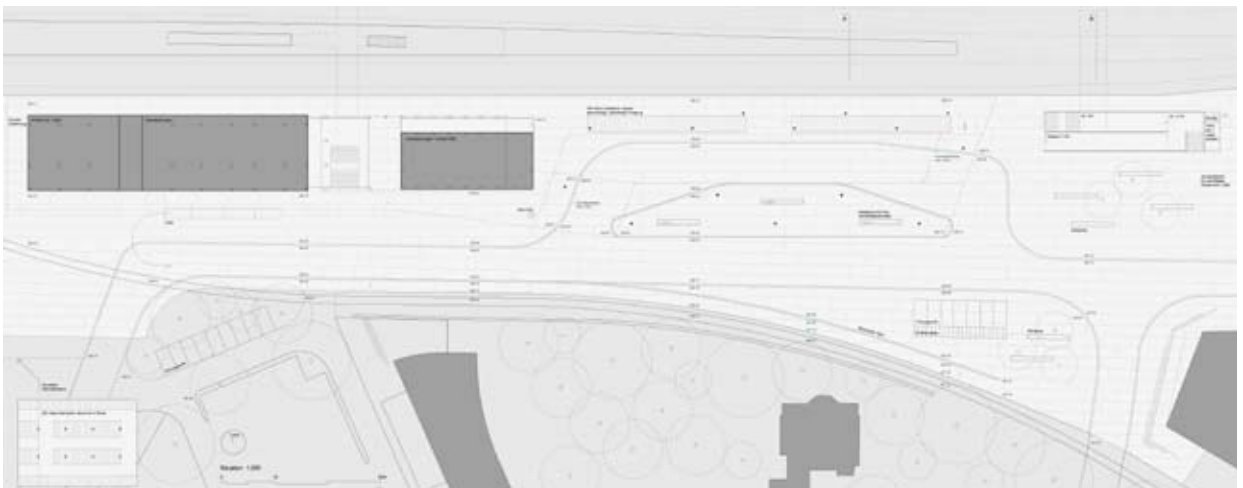
Ansicht Süd



Visualisierung Blick von Nord-Westen



Visualisierung Blick von Süd-Osten



Situation Erdgeschoss

BIPOL (2. Rang)

Städtebau und Architektur

ARGE Wellmann Architekten,
ARCOOP, planetage

Wellmann Architekten AG,
Zürich

Ueli Marbach
Caspar Wellmann
Claudia Thommen
Ken Polster

Landschaftsarchitektur

planetage GmbH
Landschaftsarchitekten,
Zürich

Marceline Hauri
Helge Wiedemeyer

Bauingenieure

Walt + Galmarini AG, Zürich

Stéphane Braune
Christian Mathies

Verkehrsplaner

B+S AG, Bern

Walter Schaufelberger
Frank Meile



Ansicht von Süden

Mit einer grossen städtebaulichen Geste wird der Bahnhofplatz mit Bauvolumen eingerahmt. Der Projektvorschlag verlängert die Volumetrie des Bahnhofgebäudes beidseitig in seiner Tiefe, die gesamte Anlage wird architektonisch als Erweiterung des Bahnhofgebäudes verstanden. Die Kopfsituationen der Seitenflügel sind durch architektonischen Massnahmen speziell hervorgehoben.

Die Nutzungsfläche für das Veloparking liegt im Untergeschoss. Damit entsteht auf der Erdgeschosebene eine grosszügige zusammenhängende Fläche. Gleichzeitig entsteht eine Sichtbeziehung auf die andere Gleisseite, die neue Bushofhalle bietet freie Sicht auf beide Seiten der Stadt.

Bei näherer Betrachtung erweist sich die grosse architektonische Geste nicht deckungsgleich mit den Hierarchien der Funktionen auf dem Erdgeschoss. Der Kopfbau zur Personenunterführung ist zu gross geraten in Anbetracht der Ankunftssituation auf der Nordseite der Gleise, eine etwas überhöhte Geste, speziell wenn man in Betracht zieht, dass die Personenunterführung keine Treppenaufgänge zu den Gleisen aufweist.

Es ist der Typus der Basilika, dessen sich die Verfasser für den Bushofinnenraum bedienen. Die Erwartung, dass die Busse oder die Passagiere das Zentrum dieses Raumes belegen, wird enttäuscht.

Die gesamte Bushof- und Strassenfläche wird durchgehend in verschiedenartig eingefärbtem Asphalt ausgeführt. Gestalterisch ist dies zu begrüssen, technisch wird die Haltbarkeit des Belages durch die Einfärbung geschwächt. Die Kante zum Seetalbahnperon ist zu hoch.

Das Tieferlegen der Veloabstellplätze ins Untergeschoss bringt auf der Erdgeschosebene Vorteile bezüglich den Platzverhältnissen für die Fahrgeometrie der Busse. Es ist sinnvoll, alle Veloabstellplätze ins Untergeschoss zu verlegen, denn nur durch diesen Nutzungszwang ist eine Belegung der Plätze im Untergeschoss zu erwarten. Zudem ermöglicht diese Massnahme eine gute Orientierung für die Velofahrer. Beim Zugang zum Untergeschoss über die Velorampe ist zu bemängeln, dass im Kreuzungsbereich zwischen PU und Rampe zukünftige Konflikte auszumachen sind.

Der Grosszügigkeit des Erdgeschosses widerspricht jedoch die mangelhafte Zugänglichkeit des Busperons. Diese Personenflussbeziehung ist die wichtigste im Betriebskonzept des Bushofes, formal ist sie jedoch auf dem Erdgeschossplan nicht wirklich ausgewiesen. Bei wartenden Bussen – und dies wird beim Umsteige-





Situationsplan Aufsicht

verkehr die Standardsituation sein – ist die gegenüber den Vorgaben verschmälerte Warteinsel durch die Fahrzeuge fast zu stark von der Umgebung isoliert.

Die Massnahme der Tieferlegung der Velos zieht hohe Investitionskosten nach sich. Die frei werdenden Flächen auf dem Erdgeschoss sind nicht sehr effizient genutzt. Es ist deshalb von Investitionskosten auszugehen, die bezüglich der Funktionserfüllung eines Bushofes und Veloparkings als sehr hoch zu bezeichnen sind. Eine zukünftige Aufstockung des Bushofes mit Drittnutzungen überzeugt städtebaulich nicht. Die Realisation des Westflügels ist sehr ungewiss.

Das Projekt überrascht mit seiner starken städtebaulichen Figur. Leider verliert es bei genauerer Betrachtung an Glanz. Die grossen Volumen sind schlecht genutzt und generieren hohe Anlagekosten, das Verhältnis von Investition, städtebaulicher Ambition und Funktionalität ist nicht ausgewogen.



Querschnitt C



Längsschnitt A



Visualisierung Blick von Süd-Osten

AL DENTE (3. Rang)

Städtebau und Architektur

Dürig AG, Zürich

Jean-Pierre Dürig
Joanna Domagalski
Flurina Hilpertshauer

Landschaftsarchitektur

vi.vo.architektur.landschaft
GmbH, Zürich

Martina Voser
Thies Brunken



Ansicht von Süden

Verkehrsplaner

ewp AG, Effretikon

Thomas Hablützel

Mit dem tischartigen, weiss eingefärbten Betondach schaffen die Verfasser ein einprägsames Bild. Das lange Dach ordnet und bindet die Nutzungen auf dem Bahnhofplatz zusammen. Es verbindet ferner den Bahnhof mit der Stadt. Diese Anknüpfung an die Stadt ist zu wortwörtlich ausgefallen, endet doch das Dach gegen Osten eher zufällig. Ausserdem wird durch die Betonung in Richtung Stadt die Anbindung an das nördlich der Gleise gelegene Hero-Areal räumlich in den Hintergrund gedrängt. Zudem ist die vorgeschlagene Nordsüdverbindung mit einer Treppen-Lift-Lösung nicht alltagstauglich.

Die Dächer des Bushofs und des Fahrradunterstands ergänzen die bestehenden Bahnhofbauten zu einem ganzheitlichen Ensemble, ohne die künftige Entwicklung vorwegzunehmen oder einzuschränken. Mit der Fortsetzung des Gestaltungskonzepts nördlich der Gleise findet der Bahnhof einen logischen Abschluss.

Poetisch muten die wie Intarsien in den Asphaltbelag eingelegten weissen Betonbänder an. Sie sind erfrischend und verspielt. Zugleich lenken sie subtil und präzise die verschiedenen Verkehrsflüsse. Das Muster fügt sich raffiniert in den Stadtgrundriss ein. Funktional ungenügend ist die zu enge gleisseitige Fahrgasse des Bushofs und die Benützung der Gegenfahrbahn beim Einbiegen in den Bushof. Wegen den erforderlichen Anpassungen der Businfrastruktur droht den auffällig gezackten Linien eine Begradigung.

Die Verwendung eines einheitlichen Asphaltbelags gibt dem Bahnhofplatz eine willkommene Grosszügigkeit. Technisch ist dieser Gestaltungsansatz jedoch nicht machbar. Bei den Bushaltestellen muss der Asphalt durch widerstandsfähigeren Beton ersetzt werden. Dieser Materialwechsel schwächt die Gesamtkonzeption. Generell lassen die kräftigen Bodenzeichnungen nur wenige Ergänzungen zu, ohne dass sie ihre Wirkung verlieren.

Während die lineare Ausformung der Dächer des Bushofs, des Fahrradunterstands und des Personenzugangs gestalterisch zu überzeugen vermag, ist sie für die Vegetation nicht angebracht. Der Bezug zur Baumreihe entlang der Bahnhofstrasse lässt den Baumbestand vis-à-vis des Bahnhofs ausser Acht. Die langgestreckten Vegetationsbänder grenzen den Bahnhof gegen Süden zu stark vom benachbarten Siedlungsraum ab.

Der Vorschlag besticht durch seine pragmatische und ökonomische Konzeptidee mit einer Reduktion aufs Wesentliche. Die klare architektonische Haltung der Projektverfasser hat Abstriche bei der Funktionalität zur Folge. Um alle Anforderungen unter einen Hut zu bringen, ist das Korsett wahrscheinlich zu eng geschnürt.





Situationsplan Erdgeschoss



Ansicht



Querschnitt



Visualisierung Blick von Süd-Osten



Visualisierung Bushof

IN EINEM ZUG (4. Rang)

Städtebau und Architektur

Hornberger Architekten AG,
Zürich

Klaus Hornberger
Oliver Majer
Thomas Vermeulen

Landschaftsarchitektur

asp Landschafts-
architekten AG, Zürich

Edmund Badeja
Annika Röthemeyer



Ansicht von Süden

Ingenieur u. Verkehrsplaner

Flückiger + Bosshard AG,
Zürich

Dieter Flückiger
Daniel Kuster

Lichtplaner

Ernst Basler + Partner AG,
Zürich

Walter Moggio

Mit einem fliegenden, langen Dach und zwei linearen Velogebäuden wird die Situation am Bahnhofplatz räumlich neu geordnet. Bestimmendes Element ist das lichtdurchlässige, filigrane „Perrondach“ in der Platzmitte. Der aufgeweitete Platzbereich wird durch einen dreieckigen Pavillonbau mit Cafeteria und weiteren Nutzungen bestimmt.

Als Bodenbelag sind grosse Betonplatten vorgesehen; Kleine Baumgruppen überspielen die strenge Grunddisposition des Platzes.

Der architektonische Ausdruck des fliegenden Daches will in seiner filigranen Sprache nicht so recht nach Lenzburg passen und das Triangel-Gebäude schafft an einer delikaten Stelle - die man lieber offen hätte - eine problematische Vorder- und Rückseite im Stadtkörper. Der Splitlevel der Velostation Ost überzeugt städtebaulich nicht, weil er eine zusätzliche räumliche Zäsur schafft.

Das strukturierte, längsrechteckige Plattenmuster gewährleistet zwar eine klare Zonierung des Platzes. Problematisch sind allerdings die Platzränder im Bereich des Kreisels und der Fussgängerunterführung Ost.

Bezüglich seiner Funktionalität ist das Projekt gut: Die Erkennbarkeit der Busse und die Orientierung auf dem Platz sind klar. Die Platzverhältnisse im Bushof sind allerdings sehr knapp bemessen; Kritisch ist die Einfahrt der Busse in den Bushof (teilweises Überfahren der Gegenfahrbahn im Wartebereich des Gegenverkehrs).

Insgesamt vermag das Projekt wegen der Unterschiedlichkeit seiner Formensprachen und wegen seiner hohen Erstellungskosten nur teilweise zu überzeugen.



Visualisierung Blick von Süd-Osten, Nacht



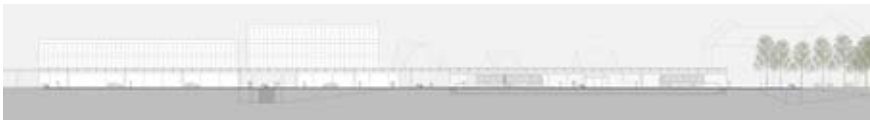
Situationsplan Aufsicht



Querschnitt Bushof



Ansicht Nord Pavillon



Ansicht Süd Bahnhof / Bushof



Visualisierung Bushof

VICUS (ausgeschieden im 1. Rundgang)

Städtebau und Architektur

Flury und Rudolf
Architekten AG, Solothurn

Pius Flury
Stefan Rudolf
Matthieu Haudenschild

Landschaftsarchitektur

w+s Landschaftsarchitekten
BSLA, Solothurn

Toni Weber



Ansicht von Süden

Raumplanung

Planteam S AG, Solothurn

Bernhard Straub

Tragwerksplanung

Fürst Laffranchi
Bauingenieure GmbH, Wolfwil

Massimo Laffranchi

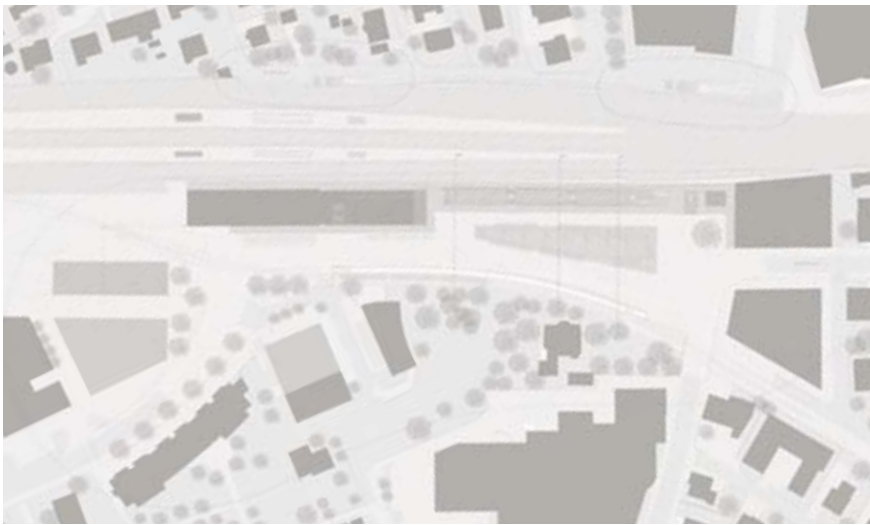
Mit der Setzung von neuen Volumen sowie der klaren Kante der Seetalbahn und dem Quartiergrün wird der Busbahnhof zum neuen zentralen Element auf dem Bahnhofplatz. Richtung Bahnhofstrasse ist ein markanter Kopfbau vorgesehen. Dieser wird mit einem ausgedehnten Perrondach prominent an das bestehende Bahnhofsgebäude angebunden. Das Projekt nimmt eine klare städtebauliche Haltung ein und setzt diese konsequent um. Allerdings wird dadurch die gewünschte Anbindung zum Entwicklungsgebiet Hero-Areal vernachlässigt und die historische Achse des Niederlenzer Kirchweg unterbrochen.

Das Konzept des Bushofs wurde gegenüber den Vorgaben geändert und weist verschiedene funktionale Mängel auf. Die Zufahrt zu den rückwärtigen Haltekannten ist nur durch die Mitbenutzung der Gegenfahrbahn möglich und das Vordach im Gleisbereich entspricht nicht dem erforderlichen Lichtraumprofil für den Busbetrieb. Zudem sind die Zu- und Wegfahrt bei der mittleren und der östlichen Haltekannte Richtung Altstadt nicht unabhängig möglich.

Die Begegnungszone wird als grossflächige Mischnutzung interpretiert, die in weiten Teilen vom motorisierten Verkehr dominiert wird. Dadurch fehlen die geschützten Fussverkehrsflächen mit Aufenthaltsqualität und die Querungsdistanzen für den Fussverkehr werden sehr gross. Die zahlreichen Abstellplätze vor dem Bahnhofsgebäude verstellen den Zugang zum Bahnhof. Mit der senkrechten Anordnung entstehen zudem Konfliktsituationen mit querenden Fussgängern und der Seetalbahn. Die neue Anbindung der Bahnhofstrasse an die Augustin-Keller-Strasse unterstützt zwar das vorgegebene Verkehrsregime. Mit der Ausfahrt der Busse über den Fussverkehrsbereich werden die ohnehin geringen Aufenthaltsflächen zugunsten des motorisierten Verkehrs weiter reduziert.

Insgesamt vermag das Projekt Vicus aus städtebaulicher und funktionaler Sicht nicht zu überzeugen.





Situationsplan Aufsicht



Schnitt B



Querschnitt A



Querschnitt C



Ansicht Bushof

PIAZZA GRANDE (ausgeschieden im 1. Rundgang)

**Städtebau und Architektur /
Landschaftsarchitektur**
ARGE HHF - AWP, Basel

HHF:

Tilo Herlach
Simon Hartmann
Simon Frommenwiler
Tsuneyama Mio
Cella Hubel
Jens Van Zele
Philippe Guillod

AWP:

Matthias Armengaud
Alessandra Cianchetta
Julien Oscar B. Boursier
Irene Bargués Sentis
David Pérez Martinez

Bauingenieur

Ingenieurbüro
Stephan Renz ETH / SIA,
Basel

Stephan Renz



Ansicht von Süden

Die Setzung der Neubauvolumen trägt zur städtebaulichen Stärkung des Bahnhofstrassenraumes bei. Durch das Freispielen eines gut dimensionierten Platzes im Osten wird eine grosszügige stadträumliche Beziehung über die Gleisfelder geschaffen. Leider wird diese städtebaulich gute Ausgangslage nicht mit genügender Sorgfalt und Kontrolle auf der architektonischen und funktionalen Ebene weitergeführt. Auf der Basis des vorgegebenen Busverkehrskonzeptes wird der Entwurf mit viel architektonischen Versatzstücken versehen. Die Vielfalt der Elemente verwirrt: Löcher, Schlitze, gewölbte Wände und Bäume durchsetzen die Nutzflächen für den Personenverkehr. Die Fussgängerstreifen in der Begegnungszone sind unverständlich und tragen zur Verunsicherung bezüglich den Vortrittsrechten bei. Die verfeinerte Ausformulierung der Freiflächen ist wenig überzeugend, die Zonierung der Freiflächen ausserhalb der Verkehrsfunktionen wirkt unbestimmt.

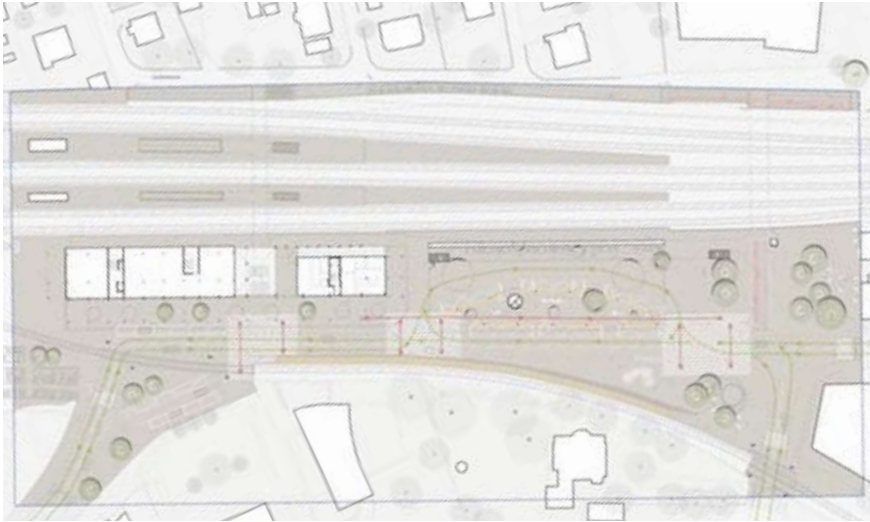
Die Vielfalt der formalen Elemente erschweren einen übersichtlichen und einfachen Ablauf der Verkehrsbeziehungen. Klare Kriterien zur Orientierungshilfe für die Velofahrer sind nicht auszumachen, die ebenerdige und unterirdische Anordnung der Velos irritierend. Das Gefahrenpotenzial bei der Einmündung der Rampe in den Strassenraum wirft ebenfalls Fragen zur Verkehrssicherheit auf.

Die starke Gewichtung des Formalen und die unzweckmässige zweigeschossige Anordnung der Velostellplätze sind weder in wirtschaftlicher noch ökologischer Hinsicht sinnvoll. Tiefbauten im Nahbereich der Gleise sind teuer und aufwändig.

Das Projekt versucht, mit gestalterischen Mitteln die karge Verkehrslandschaft des Bushofes attraktiv zu gestalten. Der Entwurf schiesst über diese Zielsetzung hinaus und ist darüber hinaus wirtschaftlich problematisch.



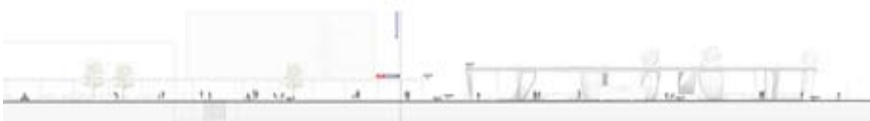
Visualisierung Blick von Süd-Osten



Situationsplan Erdgeschoss



Querschnitt B



Ansicht D



Ansicht E



Visualisierung Vogelperspektive

WELCOME (ausgeschieden im 1. Rundgang)

Städtebau und Architektur
Proplaning AG Architekten,
Basel

Miklos Berczelly
Daniel Stefani
Kerstin Ihle
Benjamin Wiederock

Landschaftsarchitektur
Stauffenegger + Stutz, Basel

Christian Stauffenegger
Christoph Stadelmann

Bauingenieur
ARGE Proplaning AG
Bauingenieure & WMM
Bauingenieure AG, Basel

Jörg Paschke



Ansicht von Süden

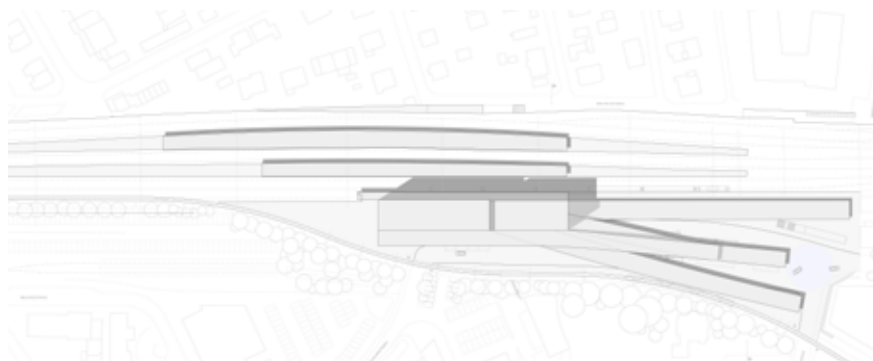
Dem Anspruch folgend, den Benutzern höchsten Komfort bereitzustellen, bieten die strahlenförmig angelegten Dächer gedeckte Verbindungen zwischen dem Bahnhof, dem Bushof, der Seetalbahn, der Bahnhofstrasse und der Augustin-Keller-Strasse an.

Das bestehende Bahnhofgebäude bildet den Ausgangspunkt der dynamisch gefächerten Grossform, welche vektorartig den städtebaulichen Bezug zur Altstadt und zum Schloss Lenzburg sucht und letztlich den ins Zentrum gerückten Kreis umrahmt. Ganz der Umsteigefunktion verpflichtet, vermag das flächendeckende Dachkonstrukt wenig Stadtraum und damit Aufenthaltsqualität anzubieten, was durch die querenden Verkehrsbeziehungen zusätzlich noch nachteilig beeinflusst wird. Verkehrsführung und architektonische Form stehen in konflikträchtiger Beziehung zueinander, erschweren die Orientierung und beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger einschneidend.

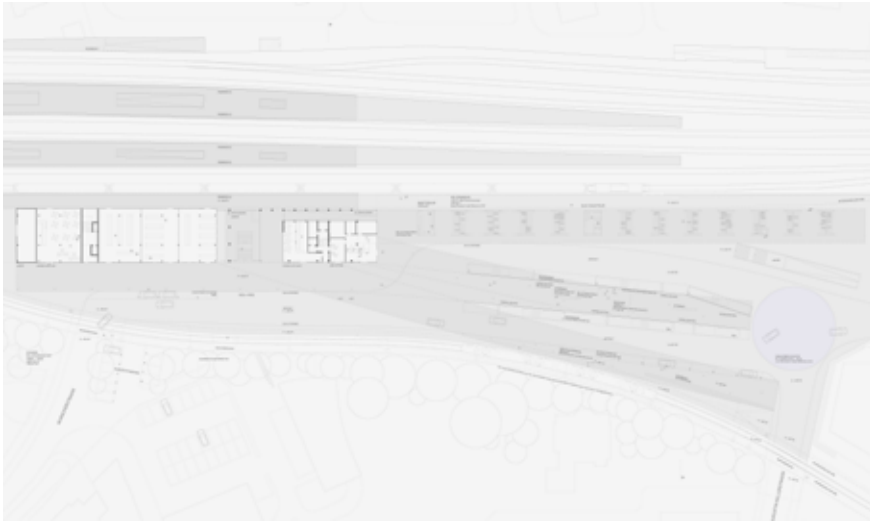
Die weitgehenden, teils formalen Elemente wie die doppelte Überdachung führen vergleichsweise zu sehr hohen Kosten. Wenig einladende, ungedeckte und auch durch ihre Positionierung und Geometrie problematische Abgänge zur Unterführung werfen bezüglich der Sicherheit im öffentlichen Raum Fragen auf.

Die Visualisierungen sind Ausdruck der unentschiedenen stadträumlichen und architektonischen Haltung. Während die Schnitte realistische Dimensionen abbilden, vermitteln die Visualisierungen ein Trugbild mit durchsichtigen Dächern, unglaublich schlanken Stützen und Perrondächern.

Mit der vorgeschlagenen expressiven Eigenständigkeit gelingt es nicht, dem Ort die wünschenswerte Identität mit stadträumlichen Qualitäten zu verleihen.



Situationsplan Dachaufsicht



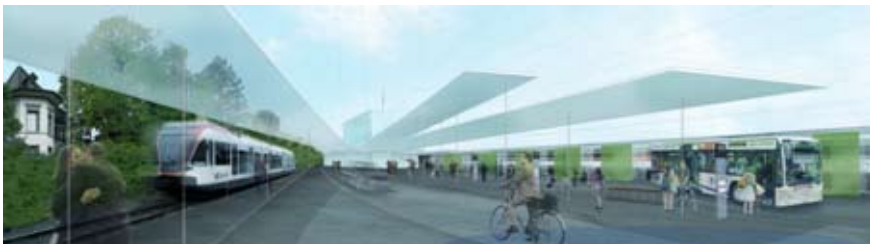
Situationsplan Erdgeschoss



Schnitt AA



Ansicht Süd-West



Visualisierung Blick von Süd-Osten



Visualisierung Bushof, Nacht

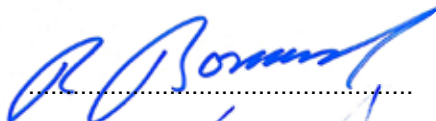
Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde durch das Preisgericht am 10. Januar 2011 genehmigt.

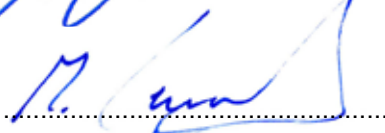
Hans Huber, Vorsitz
Stadttammann Lenzburg



René Bossard
Regionalbus Lenzburg



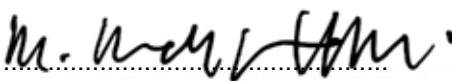
Marco Lombardi
Kanton Aargau, Abt. Verkehr, Aarau



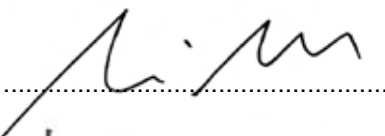
Michael Schmid
SBB Immobilien, Olten




Richard Buchmüller, Ersatz
Leiter Stadtbauamt Lenzburg



Rolf Mühlethaler
Architekt, Bern



Stefan Rotzler
Landschaftsarchitekt, Winterthur



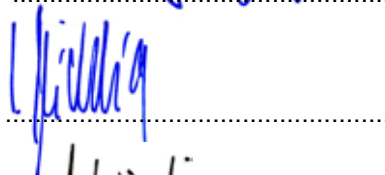
Herbert Schmid
Architekt, Basel



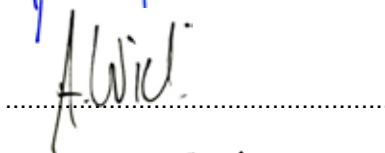
Oliver Schwarz
Architekt, Zürich



Urs Spichtig-Vigano
SBB Infrastruktur, Luzern



Alexandra Wicki
Verkehrsplanerin und Architektin, Zürich



Paul Pfister, Ersatz
Leiter Abt. Raumentwicklung, Kanton Aargau

