



Neugestaltung Bahnhofplatz Lenzburg

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren

Programm Präqualifikation

08. März 2010

Impressum

Ausschreibende Stelle

Stadtbauamt Lenzburg

Abteilung Planung / Hochbau

Kronenplatz 24

5600 Lenzburg

T 062 886 45 45

www.lenzburg.ch

Wettbewerbsbegleitung und –sekretariat

Metron Raumentwicklung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

CH 5201 Brugg

T 056 460 91 11

bhf_lenzburg@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1 Einleitung | 4 |
| 1.1 Ausgangslage | 4 |
| 1.2 Projektwettbewerb | 5 |
| 2 Verfahren und Allgemeine Bestimmungen | 6 |
| 2.1 Auftraggeberschaft, Gegenstand der Submission | 6 |
| 2.2 Ziel des Verfahrens | 6 |
| 2.3 Wettbewerbsart und Verfahren | 6 |
| 2.4 Teilnahmeberechtigung | 7 |
| 2.5 Preisgericht | 8 |
| 2.6 Weiterbearbeitung | 9 |
| 2.7 Entschädigung | 9 |
| 2.8 Verbindlichkeit / Urheberrecht | 9 |
| 2.9 Termine | 10 |
| 2.10 Weitergabe von Informationen und Daten | 10 |
| 2.11 Publikation und Ausstellung | 11 |
| 2.12 Rechtsmittelbelehrung | 11 |
| 3 Präqualifikation | 12 |
| 3.1 Allgemeines | 12 |
| 3.2 Termine | 12 |
| 3.3 Zulassungs- und Eignungskriterien | 12 |
| 3.4 Abgegebene Unterlagen | 13 |
| 3.5 Einzureichende Unterlagen | 13 |
| 3.6 Eingabe der Bewerbungsunterlagen | 14 |
| 4 Projektwettbewerb | 15 |
| 4.1 Termine | 15 |
| 4.2 Beurteilungskriterien | 15 |
| 4.3 Ausschlusskriterien | 16 |
| 4.4 Wettbewerbsunterlagen | 16 |
| 4.5 Einzureichende Unterlagen Projektwettbewerb (provisorisch) | 17 |
| 5 Aufgabenstellung | 18 |
| 5.1 Zielsetzungen | 18 |
| 5.2 Perimeter | 20 |
| 5.3 Planungshinweise | 20 |
| 6 Genehmigung | 29 |

1 Einleitung

1.1 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 Bahnstufung 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.

Seit Jahren laufen deshalb Planungen für eine Sanierung dieses Zustandes.

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. Es wurde vereinbart, dass damit die Schaffung eines städtebaulichen Zeichens anvisiert wird, damit der Bahnhof Lenzburg besser zu identifizieren ist. Der Bahnhof Lenzburg soll so zu einer Visitenkarte für die SBB und die Stadt Lenzburg werden.

Der kommunale Richtplanung wurde unter der Annahme entwickelt, dass die Seetalbahn ihren Anfangs- bzw. Endpunkt im Gleis 6 hat, also den Bahnhofplatz beim Kreisler Augustin Keller-Strasse/Bahnhofstrasse quert. Später änderte der Halteort der Seetalbahn und wurde vis-a-vis des Aufnahmegebäudes und des bestehenden Busbahnhofes 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 erfolgt von Mitte Februar bis Mitte März 2010. Ein Baubeginn wird auf Anfang 2011 veranschlagt.

Anschliessend an die Bauarbeiten für die neue Haltestelle der Seetalbahn sollen 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. Der Ausbau ist insgesamt mit einer Bau- summe von 12 Mio. CHF ausgewiesen, der Bundesbeitrag beläuft sich auf ungefähr 4.3 Mio. CHF.

Weitere bedeutende Entwicklungen sind aktuell in der Umgebung des Bahnhofplatzes im Gange: Dies ist einerseits der sich bereits im Bau befindliche neue Auftakt zur Bahnhofstrasse, das Bürogebäude "LenzPORTAL" an der Ecke Augustin Keller-Strasse/Bahnhofstrasse. Andererseits werden auf der Nordseite der Bahngleise zurzeit die Weichen für die Umnutzung und Neuentwicklung des Hero-Areals gestellt. Die Entwürfe für die Änderung des Bauzonenplanes sowie der damit verbundene Gestaltungsplan haben das Mitwirkungsverfahren sowie die Vorprüfung der kantonalen Instanzen bereits durchlaufen. Die Auflage für die Änderung des Bauzonenplanes und des Gestaltungsplanes erfolgt im April 2010.

1.2 Projektwettbewerb

Zur Schaffung eines städtebaulichen Zeichens sowie einer Visitenkarte für die SBB und die Stadt Lenzburg wird die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in vorliegendem Projektwettbewerb ausgeschrieben.

2 Verfahren und Allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeberschaft, Gegenstand der Submission

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) führen für die Vergabe der Planerleistungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Lenzburg einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durch. Die Federführung des Verfahrens liegt bei der Stadt Lenzburg.

2.2 Ziel des Verfahrens

Das Ziel des Verfahrens ist es, ein umfassendes Gestaltungskonzept für den Bahnhofplatz Lenzburg zu finden. Dabei wird den Anschlüssen und Übergängen zu den angrenzenden Stadtquartieren grosse Bedeutung zugemessen.

Das Gestaltungskonzept soll, abgestützt auf das im Vorfeld erarbeitete Verkehrskonzept, welches eine verbindliche Vorgabe für den Projektwettbewerb ist, Aussagen zu Hochbauten, der Möblierung sowie zur Materialisierung von Oberflächen machen. Das Schwergewicht des Projektwettbewerbs liegt auf den zu planenden Hochbauten wie Busbahnhof, Veloparking, der Überdachung vor dem Bahnhofhauptgebäude mit Verbindung bis zum Busplatz, dem sinnvollen Anordnen der Taxistellplätze, Kiss and Ride sowie der Beleuchtung. Dabei ist die Freiraumgestaltung ins Konzept zu integrieren.

2.3 Wettbewerbsart und Verfahren

Das Verfahren wird 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 ist Deutsch.

Präqualifikation

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation können sich interessierte Planungsteams für den Projektwettbewerb bewerben. Sie haben ihre gestalterische, technische, personelle und organisatorische Leistungsfähigkeit, sowie ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten darzulegen. Für die Selektion kommen die Zulassungs- und Eignungskriterien gemäss Kap. 3.3 zur Anwendung.

Im Präqualifikationsverfahren wählt das Preisgericht 7 Planungsteams aus, welche zur Teilnahme am anschliessenden Projektwettbewerb eingeladen werden.

Die Jury behält sich vor, im Sinne der Nachwuchsförderung 1 - 2 jüngere Teams aus den Bewerbenden einzuladen, die über Fachkompetenz, jedoch nicht über den geforderten umfassenden Leistungsnachweis verfügen (Bedingung für Nachwuchsförderung: BüroinhaberInnen 40jährig oder jünger).

Projektwettbewerb

Die zur Teilnahme eingeladenen Planungsteams haben Projektvorschläge für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lenzburg zu erarbeiten. Der Projektwettbewerb wird anonym durchgeführt.

2.4 Teilnahmeberechtigung

Um die Teilnahme am Projektwettbewerb können sich Planungsteams mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz bewerben.

Die Zusammensetzung des Teams hat zwingend aus Fachpersonen aus den Bereichen Architektur/Städtebau sowie Landschaftsarchitektur zu bestehen. Die Federführung liegt beim Architekten bzw. bei der Architektin. Die Teambildung mit weiteren Fachperson beispielsweise aus den Bereichen der Verkehrsplanung oder Statik wird für die Bearbeitung des Projektwettbewerbs empfohlen. Weitere SpezialistInnen können nach Bedarf beigezogen werden.

Doppel- und Mehrfachteilnahmen der Fachpersonen und Büros aus dem Bereich Architektur/Städtebau sowie Landschaftsarchitektur ist nicht zulässig. Doppel- und Mehrfachteilnahmen der übrigen Teammitgliedern sind zulässig. Die federführenden Architekturbüros und das Preisgericht müssen über die allfällige Mehrfachteilnahme von Fachplanern unterrichtet sein. Die Verantwortung für allfällige Konflikte bei einer Mehrfachteilnahme von Fachplanern tragen die Teilnehmenden selbst.

Von der Teilnahme am Verfahren ausgeschlossen sind Fachleute, die eine gemäss SIA Ordnung 142, Artikel 12.2., nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied des Preisgerichts haben. Nicht zugelassen sind insbesondere Fachleute, die bei der Auftraggeberschaft oder einem Mitglied des Preisgerichts (inkl. ExpertInnen) angestellt sind, sowie Fachleute, die mit einem Mitglied des Preisgerichts nahe verwandt sind oder in einem engen beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen.

Mit der Einreichung der Bewerbung wird die Auftraggeberschaft ermächtigt, die Richtigkeit der Angaben des Bewerbers zu überprüfen und Auskünfte einzuholen.

2.5 Preisgericht

Zur Beurteilung der Präqualifikation sowie des Projektwettbewerbes setzt die Auftraggeberschaft folgendes Preisgericht ein:

Sachpreisgericht (*stimmberechtigte Mitglieder*)

- 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)

Fachpreisgericht (*stimmberechtigte Mitglieder*)

- 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)

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)

Das Preisgericht behält sich den Beizug weiterer ExpertInnen vor.

Fachliche Begleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Begleitung sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Projektwettbewerbes erfolgt durch Metron AG in enger Zusammenarbeit mit dem Preisgericht.

Metron AG, Stahlrain 2, Postfach 480, 5201 Brugg

Tel: +41 56 460 91 11

Fax: +41 56 460 91 10

Web: www.metron.ch

Email: bhf_lenzburg@metron.ch

Ansprechpersonen: Regula Schneider, Clara Jörger

2.6 Weiterbearbeitung

Die Auftraggeberschaft beabsichtigt, das Planungsteam (Architektur/Städtebau federführend und Landschaftsarchitektur) des vom Preisgericht zur Ausführung empfohlenen Projektes, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und der Empfehlungen des Preisgerichts, mit der Weiterbearbeitung und Realisierung zu beauftragen.

Den Projektverfassenden obliegen mindestens die Projektierung bis und mit gestalterischer Leitung der Ausführung der sichtbaren Teile der Tiefbauarbeiten (Belagsarbeiten, Entwässerungskonzept, Abschlüsse, Bepflanzung, Beleuchtung, Möblierung, Rampen, Lift- und Treppenanlagen etc.) sowie der Hochbauten, wie Veloparking, Überdachung Busbahnhof, Kundenzentrum Seetalbahn etc. (mind. 58 % Teilleistungen) gemäss LHO SIA 102, respektive SIA 105.

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen, die Ausführung der Bauvorhaben in privaten Bauten, sowie die etappenweise Realisierung des Gesamtprojektes.

Fakultativ beigezogene Fachplaner werden, sofern sie einen wesentlichen Beitrag am Wettbewerbsprojekt leisten oder als Miturheber Bestandteil des Wettbewerbsprojektes sind, als Teil des Planungsteams verstanden und mit einer allfälligen Weiterbearbeitung beauftragt.

Im Falle einer Auftragserteilung an ein jüngeres Planungsteam (im Sinne der Nachwuchsförderung), behält sich die Auftraggeberschaft vor, Kostenplanung, Ausschreibung und Bauleitung in Absprache mit dem Auftragnehmer einem in diesem Bereich ausgewiesenen Büro zu übertragen.

Das Preisgericht kann bei einer einstimmigen Entscheidung auch einen angekauften Wettbewerbsbeitrag zur Weiterbearbeitung oder zur Ausführung empfehlen. Eine eventuelle entschädigte Überarbeitung mehrerer Projekte im Anschluss an den Projektwettbewerb bleibt vorbehalten.

2.7 Entschädigung

Für den Projektwettbewerb stehen dem Preisgericht insgesamt CHF 70'000.- inkl. MwSt. zur Verfügung. Allen Teams wird 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. werden für Preise und Ankäufe verwendet. Weitere Kosten für Fachingenieure, Spezialisten, Modelle, Plankopien usw. werden nicht separat vergütet.

2.8 Verbindlichkeit / Urheberrecht

Das Programm und die Fragenbeantwortung sind für die Veranstalterin, die Teilnehmenden und das Preisgericht verbindlich. Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Be-

dingungen, Abläufe und Verfahren sowie den Entscheid des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Das Urheberrecht an den eingereichten Wettbewerbsarbeiten verbleibt bei den Projektverfassenden. Sämtliche eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberschaft über. Auftraggeberschaft und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberschaft und der Projektverfassenden.

2.9 Termine

Wettbewerbsverfahren

Für das Wettbewerbsverfahren gilt folgender genereller Terminplan:

| | | 2010 | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------------------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Vorb. | Projektdefinition | ■ | | | | | | | | | | | |
| | Projektierungsunterlagen | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | |
| Präqualifikation | Programm PQ | ■ | ■ | | | | | | | | | | |
| | Durchführung PQ | | | ■ | ■ | | | | | | | | |
| | Vorprüfung + Entscheid PQ | | | | ■ | ■ | | | | | | | |
| | Verfügung + Beschwerdefrist PQ | | | | | ■ | ■ | | | | | | |
| Projektwettbewerb | Programm | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | |
| | Bearbeitung | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | |
| | Vorprüfung + Beurteilung | | | | | | | | | | ■ | ■ | |
| | Verfügung + Beschwerdefrist | | | | | | | | | | | | ■ |

Weitere Umsetzungen

Die Gleise und Perronanlagen der Seetalbahn sind bereits in der Projektierungsphase und werden voraussichtlich 2011 ausgeführt. Zu diesem Zeitpunkt beginnt die Projektierungsphase für den neugestalteten Bahnhofplatz und den neuen Bushof. Diese beiden Bauvorhaben sollen 2012 ausgeführt werden.

Zum Aufnahmegebäude der SBB wird im Mai 2010 ein Grundsatzentscheid erwartet, der Aufschluss über den weiteren Projektverlauf geben soll.

2.10 Weitergabe von Informationen und Daten

Eine Weitergabe von Informationen, Daten, Unterlagen etc., welche den Teilnehmenden im Zusammenhang mit dem Projektwettbewerb abgegeben werden, an Dritte (z.B. Medien) ist ohne ausdrückliche Zustimmung der Auftraggeberschaft nicht erlaubt.

2.11 Publikation und Ausstellung

Nach Abschluss des Verfahrens werden alle zur Beurteilung zugelassenen Projekte des Projektwettbewerbes unter Namensnennung der Verfassenden während mindestens 10 Tagen öffentlich ausgestellt. Der Bericht des Preisgerichts wird den Teilnehmenden im Rahmen der Zuschlagseröffnung zugestellt sowie der Tages- und Fachpresse zur Publikation zur Verfügung gestellt.

2.12 Rechtsmittelbelehrung

Gegen die Entscheidungen der Auftraggeberschaft im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens kann innert 10 Tagen seit Eröffnung beim Verwaltungsgericht des Kantons Aargau schriftlich Beschwerde erhoben werden. Beschwerden haben eine Begründung und einen Antrag zu enthalten.

3 Präqualifikation

3.1 Allgemeines

Für die erfolgreiche Umsetzung des geplanten Bauvorhabens setzt die Auftraggeberin eine entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten der teilnehmenden Teammitglieder, insbesondere des federführenden Architekturbüros, voraus.

Im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wählt das Preisgericht anhand der im Kapitel 3.3 formulierten Zulassungs- und Eignungskriterien die sieben Planungsteams aus, die für den Projektwettbewerb eingeladen werden.

3.2 Termine

Für die Phase Präqualifikation sind folgende Termine vorgesehen:

- Publikation im Amtsblatt des Kantons Aargau Mo, 08. März 2010
- Bezug der Unterlagen Präqualifikation ab Di, 09. März 2010
- Eingabe der Unterlagen Präqualifikation (bis 16:00) Fr, 23. April 2010
(Poststempel ist nicht massgebend)
- Bekanntgabe der Ergebnisse Präqualifikation bis Ende Mai 2010

3.3 Zulassungs- und Eignungskriterien

Zulassungskriterien

- Vollständigkeit der Unterlagen (gemäss Kap. 3.5)
- Termingerechte Einreichung der Unterlagen (gemäss Kap. 3.6)
- Nachweis über Solvenz und Arbeitsbedingungen (vgl. Kap. 3.4 [C] Selbstdeklaration)

Bewerbende, welche eines der oben stehenden Kriterien nicht erfüllen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Eignungskriterien

Das Preisgericht bewertet die Eignung der Bewerbenden nach folgenden Kriterien:

Erfahrung und Leistungsfähigkeit des Planungsteams 40 %
(Architektur/Städtebau und Landschaftsarchitektur)

- Aktuelle Referenzen über die Planung und Ausführung von vergleichbaren Objekten (Zweckbestimmung, Bau unter Betrieb, Komplexität, Projektumfang und Kosten)
- Qualifikation und Referenzen der Schlüsselpersonen
- Organisationsstruktur, Teamzusammensetzung und Teamerfahrung

Qualität der 4 Referenzobjekte des Planungsteams 60 %
(Architektur und Landschaftsarchitektur)

- Gesamtkonzeption, architektonische, städtebauliche und landschaftsarchitektonische Qualität
- Gestaltungs- und Nutzungskonzept, Betrieb
- Materialisierung / Konstruktion, Kosten / Nutzen

Die Auswahl der vier Referenzen sowie deren Aufteilung auf die Fachbereiche bleibt den Teams frei überlassen. Vorzugsweise sollen Projekte, welche bereits in der vorgeschlagenen Zusammensetzung des Teams bearbeitet wurden, eingereicht werden.

Die eingereichten Unterlagen verbleiben im Eigentum der Auftraggeberschaft.

3.4 Abgegebene Unterlagen

Die Unterlagen können ab Dienstag, 09. März 2010 online bei folgender Homepage heruntergeladen werden: <http://www.metron.ch/Datentransfer.html>

- [A] Programm Präqualifikation (PDF-Datei)
- [B] Eingabeformular Präqualifikation (Excel-Dokument)
 - [B.0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme
 - [B.1] Firmenangaben, Schlüsselperson und deren Referenzen
Architektur/Städtebau
 - [B.2] Firmenangaben, Schlüsselperson und deren Referenzen
Landschaftsarchitektur
 - [B.3] Referenzprojekte des Planungsteams
- [C] Selbstdeklaration (PDF-Datei)
- [D] Grundlagenplan (Metron, 08. März 2010) (PDF-Datei)
- [E] Bahnhofareal und Bahnhofplatz Lenzburg, Verkehrs- und Betriebskonzept, Metron, 20. Januar 2010 (PDF-Datei)
- [F] Stadt Lenzburg, Stadträumliche Entwicklung im Bereich Altstadt bis Bahnhof, Bearbeitung: Richard Buchmüller, Christoph Schnegg, Ruedi Weber, Matthias Wehrli; Kurzbericht zuhanden der Stadtbildkommission, Februar 2009 (PDF-Datei)

Im Falle von Problemen mit dem Herunterladen oder Öffnen der Dateien wenden Sie sich bitte per Mail an bhf_lenzburg@metron.ch.

3.5 Einzureichende Unterlagen

Eine Bewerbung hat die folgenden, vollständig ausgefüllten und rechtsverbindlich unterzeichneten Eingabeformulare inkl. Beilagen, bestehend aus folgenden Unterlagen, zu enthalten:

- (1) Vollständig ausgefülltes Eingabeformular Präqualifikation [B], bestehend aus
 - [B.0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme
 - [B.1] Firmenangaben, Schlüsselperson und Referenzen Architektur/Städtebau

[B.2] Firmenangaben, Schlüsselperson und Referenzen Landschaftsarchitektur

[B.3] Referenzprojekte des Planungsteams

in Papierform und auf einer CD als Excel-Datei (Angaben über Bürostruktur, Tätigkeitsgebiete und jeweilige Schlüsselperson sowie vier Referenzprojekte des Planungsteams).

- (2) Vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Selbstdeklaration [C] von beiden Teammitgliedern separat ausgefüllt und in Papierform.
- (3) Dokumentation der vier Referenzobjekte des Planungsteams (4 projektierte oder ausgeführte Projekte und/oder Wettbewerbe), 1 A3-Blatt pro Referenz, einseitig bedruckt, Quer-Format, Papierstärke max. 200 g/m²

Weitere Unterlagen werden nicht zur Beurteilung zugelassen. Die geforderten Unterlagen sind einzeln (nicht gebunden oder geheftet) zuzustellen.

3.6 Eingabe der Bewerbungsunterlagen

Die verlangten Bewerbungsunterlagen müssen verschlossen und versehen mit dem Vermerk „Präqualifikation Neugestaltung Bahnhofplatz Lenzburg“ bis spätestens Freitag, 23. April 2010, 16.00 Uhr, an folgender Adresse eintreffen:

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg

Die Dossiers können am Empfang im Erdgeschoss abgegeben werden.

Per Post eingereichte Bewerbungen müssen bis zu diesem Zeitpunkt an der oben genannten Adresse eintreffen. Das Datum des Poststempels ist nicht massgebend. Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Unterlagen liegt bei den Bewerbern.

Bewerbungen, die zu spät eintreffen, keine oder ungenügende bzw. unrichtige Angaben enthalten oder nicht vollständig sind, werden als ungültig vom Verfahren ausgeschlossen.

4 Projektwettbewerb

Die zum Projektwettbewerb eingeladenen Teams erhalten zu Beginn des Wettbewerbes zusätzliche Unterlagen, insbesondere ein Programm (Programm Projektwettbewerb) mit einem detaillierten Aufgabenbeschrieb sowie alle für die Bearbeitung der Aufgabe notwendigen Grundlagen. Die nachfolgenden Angaben haben lediglich orientierenden Charakter, Änderungen bleiben vorbehalten.

4.1 Termine

Die definitiven Termine für den Projektwettbewerb werden zusammen mit den entsprechenden Unterlagen abgegeben. Die voraussichtlichen Termine sehen wie folgt aus:

- | | |
|---|------------------------|
| ▪ Abgabe der Unterlagen | Mo, 07. Juni 2010 |
| ▪ Startveranstaltung, Abgabe der Unterlagen | 14. - 18. Juni 2010 |
| ▪ Fragenstellung | bis Fr, 02. Juli 2010 |
| ▪ Fragenbeantwortung | bis Fr, 16. Juli 2010 |
| ▪ Eingabe Pläne Projektwettbewerb | Fr, 24. September 2010 |
| ▪ Eingabe Modell Projektwettbewerb | Fr, 01. Oktober 2010 |
| ▪ Beurteilung | Anfang Dezember 2010 |
| ▪ Mitteilung Entscheid Projektwettbewerb | Ende Dezember 2010 |

4.2 Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung der Wettbewerbseingaben werden nachfolgende Kriterien, Reihenfolge ohne Gewichtung, beigezogen:

Architektur / Städtebau und Landschaftsarchitektur

- Qualität des umfassenden Gestaltungskonzeptes, Konzeptidee
- Städtebauliche Einbindung
- Architektonischer Gesamteindruck der Hochbauten und der Möblierung
- Qualität der Freiraum- und Platzgestaltung, Materialisierung der Oberflächen
- Qualität der Warte- und Aufenthaltsbereiche, der Empfangssituation, Übersichtlichkeit sowie Orientierung (Sichtbezüge), Umsteigefunktion

Funktionalität

- Optimale verkehrliche Betriebsabläufe für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV, LV), Entflechtung der Verkehrsströme
- Hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Umsetzung der Begegnungszone
- Behindertengerechter, barrierefreier Zugang im gesamten Platzbereich

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit in Bau und Unterhalt

4.3 Ausschlusskriterien

Von der Beurteilung ausgeschlossen werden Wettbewerbsbeiträge,

- die nicht fristgerecht eingereicht werden (Pläne und/oder Modelle),
- die nicht vollständig und/oder nicht in der verlangten Form eingereicht werden,
- die die Anonymität verletzen,
- deren VerfasserIn nicht teilnahmeberechtigt sind,
- die die zwingenden Rahmenbedingungen verletzen (vgl. Kapitel 5.3.2 Zwingende Rahmenbedingungen).

4.4 Wettbewerbsunterlagen

Zusätzlich zu den Unterlagen der Präqualifikation werden folgende Unterlagen abgegeben:

-> die Liste ist unvollständig und wird im Zuge der Erarbeitung des Wettbewerbsprogramms ergänzt.

Wettbewerbsprogramm

Planunterlagen:

- Situationsplan mit Wettbewerbsperimeter (DWG, DXF, PDF) mit allen relevanten Höhenkoten des Bahnhofplatzes
-

Projektierungsgrundlagen:

- Längs- und Querprofil der Seetalbahn
-

Modellgrundlage:

- Volumenmodell Ausschnitt Bahnhofplatz im Massstab 1: 500
-

Formulare u.a.:

- Formular Verfassernachweis (Excel)
- Formular Nachweis Nutzungsprogramm (Excel)
- Modellgrundlage
-

4.5 Einzureichende Unterlagen Projektwettbewerb (provisorisch)

Pläne

- Situation Gesamtkonzept "Nutzungen"
M 1:500 mit Darstellung der verschiedenen Nutzungen, Anlegekanten, Fahrbereiche (ÖV, MIV, Velo), reine Fussgängerbereiche, Verkehrsfreiflächen (Mischflächen Fussgänger, Velo), Wartezonen, Aufenthaltsbereiche (Aussenrestaurants), Taxistände, Velo-, Motorrad- und Autoabstellplätze, Vorfahrten, Anlieferungen;
- Situation Gesamtkonzept "Gestaltung Bahnhofplatz"
M 1:200 mit Darstellung der Überdachungen und den Gestaltungselementen (Belagsausbildung, Einbauten, Möblierung, Bepflanzungen, Beleuchtungseinrichtungen, Belichtungskonzept usw.);
- die zum Verständnis des Projektes notwendigen Grundrisse, Ansichten und Schnitte von Hochbauten und Überdachungen, M. 1:200;
- Relevante Querschnitte durch den Bahnhofplatz mit Busbahnhof, Perron SBB und Seetalbahn, etc. M1:100;
- Bebilderte Konzepterläuterungen in Planform mit wenig Text zu den architektonischen, funktionalen und konstruktiven Überlegungen.

Modell

- Gesamtkonzept Neugestaltung Bahnhofplatz im Massstab 1: 500

Nachweis Nutzungsprogramm

Ausgefülltes Formular „Nachweis Nutzungsprogramm“ inkl. Belagsflächen

Verfassercouvert

- Verfasserblatt mit Adresse und Telefonnummer der Verfasser und Verfasserinnen inkl. Namen der beteiligten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie der zugezogenen Spezialisten und Spezialistinnen.
- Einzahlungskonto für die Entschädigung: IBAN-Nummer für Überweisung an Bank oder PC-Konto angeben, bei Auslandszahlungen müssen die IBAN-Nummer sowie der SWIFT-Code und die Adresse der ausländischen Bank zwingend angegeben werden.

CD

- Anonymisierte CD mit pdf- und DXF/DWG-Dateien der Pläne sowie Planverkleinerungen auf A3 in einem separaten Couvert.

Unterlagen für Vorprüfung und Preisgericht

Massstabsfreie Planverkleinerungen im A3-Format für die Beurteilungsberichte sowie einen zweiten Plansatz aller verlangten Pläne für Eintragungen während der Vorprüfung.

5 Aufgabenstellung

5.1 Zielsetzungen

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 Geschäften, 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.

Städtebauliche Ziele

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 ist die Formulierung der konkreten architektonischen Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Busbahnhof, die Überdachung vor dem Bahnhofhauptgebäude mit Verbindung bis zum Busbahnhof. Im Weiteren müssen die Gestaltung des Veloparkings, die Materialisierung und Gestaltung der Plätze und Fahrbahnen, die Anordnung und Ausgestaltung 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, ist ein zentrales Anliegen. Entsprechend sind die Vorbereiche und Zugänge zu den beiden Unterführungen auf der Nordseite des Gleisfeldes in den Betrachtungsperimeter einbezogen. Es soll eine starke Vernetzung des neugestalteten Bahnhofplatzes mit seiner Umgebung erzielt werden.

Funktionale Ziele

Durch das neue Verkehrskonzept wird 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 (SBB, Bus, Seetalbahn etc) müssen entflochten werden, um so die gegenseitigen Störungen zu minimieren. Die Verbesserung der verschiedenen Umsteigebeziehungen (Zug – Bus – Seetalbahn) auf dem Bahnhofplatz unter Berücksichtigung der Personensicherheit stellt ein wichtiges Ziel des Verfahrens dar.

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

Eine hohe Verkehrssicherheit sowie eine umfassende soziale Sicherheit ist im gesamten Bereich des Bahnhofplatzes zu erzielen.

Ziele aus Sicht Verkehr

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

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

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

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

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

Nachhaltigkeitsziele

Die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist ein primäres Ziel.

Die soziale Sicherheit (Übersichtlichkeit der Platzgestaltung, das Vermeiden von dunklen Nischen und sog. Angsträumen etc.) ist zu beachten und geeignet in den Konzepten umzusetzen.

In alle baulichen Massnahmen ist ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen.

Auf die Verwendung strapazierbarer langdauernder Materialien ist Wert zu legen.

- Bauordnung und Bauzonenplan der Stadt Lenzburg (vgl. www.lenzburg.ch)
- Eisenbahngesetz (EBG) und Eisenbahnverordnung (EBV)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

5.3.2 Zwingende Rahmenbedingungen

Die hohen Nutzungsanforderungen und Randbedingungen bzw. die beschränkten Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz bieten nur wenig Spielraum. Verschiedene Randbedingungen, wie z.Bsp. die geometrischen und technischen Parameter für die Einführung der Seetalbahn, sind bereits weitgehend bestimmt und bilden daher zwingende Rahmenbedingungen für den Projektwettbewerb.

ZWR : Zwingende Rahmenbedingung

In den nachfolgenden Planungshinweisen sind diese zwingenden Rahmenbedingungen (ZWR) klar als solche gekennzeichnet.

Ein Verstoß gegen diese zwingenden Rahmenbedingungen hat den Ausschluss von der Beurteilung zur Folge (vgl. Kap. 4.3 Ausschlusskriterien).

5.3.3 Städtebauliche Planungen im Gebiet Bahnhof Lenzburg

Die städtebauliche Einbindung des Bahnhofplatzes ist eine wichtige übergeordnete Anforderung an alle weiteren Entwicklungen im Bahnhofgebiet. Die Entwicklungen in der Umgebung des Bahnhofplatzes sind zum heutigen Zeitpunkt jedoch weitgehend ungewiss. Daher ist es nicht Aufgabe des Wettbewerbes eine weitere grossräumige städtebauliche Studie zu erstellen.

An den Bahnhofplatz angrenzende Parzellen sollen dennoch in die Betrachtung einbezogen werden (vgl. 5.3.15 Areale und Projekte Dritter), um die Anschlüsse des neugestalteten Bahnhofplatzes an die bestehende Bebauung und die angrenzenden Stadtquartiere zu gewährleisten.

Baulicher Abschluss auf der Westseite des Bahnhofplatzes

Im Rahmen der „Richtplanung Bahnhof Lenzburg“ aus dem Jahr 2005 ist vorgesehen, den Bahnhofsbereich gegen Westen hin durch einen markanten, hohen Baukörper abzuschliessen. Angesichts der gegenüber damals veränderten Randbedingungen bezüglich Gleisführung der Seetalbahn und der unklaren Entwicklungsabsichten der Grundeigentümerschaften SBB AG und Post AG müssen die damaligen Festlegungen hinterfragt werden. Weil die Realisierung des definitiven westlichen baulichen Abschlusses noch ungewiss ist, muss hier im Rahmen der heutigen Platzgestaltung ein überzeugender provisorischer Abschluss definiert werden.

Heroareal

Die Anbindung des umgenutzten Hero-Areals (vgl. 5.3.15 Areale und Projekte Dritter) über den Bahnhofplatz zum Stadtzentrum hin stellt eine Herausforderung aus städte-

baulicher Sicht dar. Innerhalb des vorliegenden Projektwettbewerbs Neugestaltung Bahnhofplatz kann lediglich in den Bereichen der Unterführungen Ost und deren Vorbereichen im Süden des Gleisfeldes eine Anbindung gestaltet werden.

5.3.4 Verkehrskonzept mit Begegnungszone Bahnhofplatz

Vorgesehen ist eine wirksame Begegnungszone beim Bahnhofplatz unter Einbezug der Verzweigung Augustin-Keller-Strasse. Die Verkehrsbelastung wird gemäss Modellrechnungen durch die Zonensignalisation halbiert auf neu ca. 250 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde.

Die Begegnungszone soll gestalterisch als Platzbereich zwischen den Gebäuden (von Fassade bis Fassade) verstanden werden. Betrieblich sind Fahrbereiche und autoverkehrsfreie Zonen anzustreben. Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern sollen durch eine klare Konzeption innerhalb der Begegnungszone minimiert werden.

Eine vollständige Sperrung des Bahnhofplatzes wurde durch die Verkehrskommission untersucht und verworfen (vgl. Beilage [E] Bahnhofareal und Bahnhofplatz Lenzburg, Verkehrs- und Betriebskonzept, Metron, Januar 2010).

Die Benützung des gesamten Bahnhofplatzes sowie der geplanten Hochbauten und Infrastrukturen muss für Menschen mit Behinderung voll gewährleistet sein. Die gesetzlichen Grundlagen sind zu beachten.

ZWR 1 Verkehrskonzept

Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz ist auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiterhin zu gewährleisten.

5.3.5 Neue Linienführung Seetalbahn und Kundenzentrum

Die Einführung der neuen Linienführung der Seetalbahn ist auf 2011 geplant. Dazu wurde der Richtplanentwurf vom November 2005 im Bereich Bahnhofplatz Lenzburg überarbeitet und an das Projekt angepasst.

Die angemessene Einbindung der Endhaltestelle der Seetalbahn in die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist eine wichtige Aufgabe des Wettbewerbs. Dabei ist der Wiedererkennbarkeit der Seetalbahn (Corporate Identity) ebenso Beachtung zu schenken wie der Integration der Anlage als Teil des Umsteigeknotens in die Gesamtgestaltung des Bahnhofplatzes.

Es ist insbesondere darauf zu achten, dass zwischen den im Grundlagenplan eingetragenen Interessenlinien (beidseitig 3.0m ab Gleisachse) und der Perronkante (2.5m) mit Ausnahme der SBB-üblichen Perronmöblierung keine Einbauten geplant werden dürfen. Die Perronmöblierung erfolgt durch die SBB und ist nicht Gegenstand des Projektwettbewerbes.

Das Kundenzentrum der Seetalbahn ist in seiner Lage auf der Parzelle 632 geplant. Das vorgesehene Kundenzentrum RV05 ist als Referenzprojekt zu betrachten. Sollten aus dem Projektwettbewerb überzeugende Vorschläge für eine geänderte Gestaltung hervorgehen und vor der Realisierung des Seetalbahnprojektes noch im Sinne einer Projektänderung berücksichtigt werden können, so kann darauf eingegangen werden. Ein Alternative zu RV05 muss mit dem Standardprodukt der Seetalbahn in ökonomischer und funktionaler Sicht vergleichbar sein.

Prinzipiell dürfen auf Grund der Vorschläge aus dem Projektwettbewerb keine Projektverzögerungen entstehen.

ZWR 2 Neue Linienführung Seetalbahn

Der Gleisverlauf mit Bahnübergängen ist vorgegeben, ebenso die Interessenlinie (beidseitig 3m ab Gleisachse) für die Fahrleitungsanlagen. Die Höhe der Perronkante auf +35cm ab Schienenoberkante, die Länge der Perronkante von 110m sowie deren Lage ist als fixiert zu betrachten. (vgl. Beilage [D] Grundlagenplan)

5.3.6 Busbahnhof Regionalbus Lenzburg RBL

Für die rund 4000 Ein- und Aussteigenden pro Tag am Bahnhof Lenzburg ist eine funktional durchdachte Anlage zu konzipieren, welche hohen städtebaulichen und architektonischen Ansprüchen genügt.

Neben der guten Auffindbarkeit der Bushaltestellen sowie einer entsprechenden Signalistik ist ein wettergeschützter Wartebereich mit genügend Sitzplätzen einzuplanen. Die Beschriftungen bzw. die Nummerierungen der sechs Haltekanten sind gut sichtbar anzubringen. Ebenso soll eine elektronische Anzeige angebracht werden. An einem zentralen Infopoint sind Angaben zu Fahrplan, Tarifen und allgemeinen Informationen wie Stadtplan zu finden. Ein Billettautomat und ein Lautsprecher für Durchsagen ist an zentraler Lage vorzusehen.

Den Mitarbeitenden der RBL soll ein abschliessbarer Raum von 12-15 m² als Materialdepot und Toilette zur Verfügung gestellt werden.

Innerhalb des im Grundlagenplan angegebenen Spielraumes (vgl. Grundlagenplan, Bewegungsspielraum Busbahnhof) ist eine Verschiebung des Gesamtpaketes Busbahnhof denkbar. Wird der Busbahnhof durch die Planungsteams im Rahmen des Wettbewerbs weitergehend verändert, wird ein detaillierter Nachweis der Funktionalität (Nachweis der Schlepkkurven) erwartet. Des Weiteren sind bei einer allfälligen Überarbeitung des Busbahnhofs folgende Punkte unbedingt zu beachten:

Grundsätzliche Anforderungen an den Busbahnhof

- Übersichtliche Anordnung, kompakte Anlage
- Kurze, sichere Zufahrt zum Busbahnhof und zu den Anlegekanten
- Kurze, sichere Umsteigewege zwischen Bahn und Bus
- Attraktive, direkte Fusswegverbindung Bahnhof-Bahnhofstrasse

Busbahnhof als Verknüpfungspunkt

- Auslegung für alle Linientypen
 - Sog. "Durchmesserlinien (Altstadt - Staufen und Altstadt - Hunzenschwil)
 - Linien mit Endpunkt am Bahnhof (von/zur Altstadt)
 - Ev. Zusatzkurse mit Endpunkt Bahnhof (von/zur Ringstrasse)
- Klare Zuordnung Linie(n) - Haltekante;
Abfahrt der Busse möglichst entsprechend der jeweiligen Zielrichtung
- Möglichst geringer Zeitverlust durch die Bedienung des Busbahnhofs bei durchfahrenden Linien
- Standplatz für Buslinien mit Endpunkt Bahnhof (Aufenthaltszeit)
- Konfliktarmer Betriebsablauf

Busbahnhof als Einsteigeort

- Bestmöglicher Witterungsschutz für wartende Fahrgäste;
mit Option der vollständigen Überdachung des Umsteigeweges Bahn - Bus
- Ausreichender Warteraum für Fahrgäste
- Direkte Wege zur Einstiegsseite der Busse
- Platz für notwendige Infrastrukturen wie Bänke, Biletautomaten, Informationsmittel

Randbedingungen

- Anzahl Haltekanten wie im Projekt
- Wendemöglichkeiten sowohl bzgl. Ost (Altstadt) als auch bzgl. Westen (Ringstrasse);
Schleppkurven für Gelenkbusse und Busse mit 15m Länge
- Behindertengerechte Ausgestaltung

5.3.7 Hauptgebäude und Interessenslinie SBB**Hauptgebäude**

Das Hauptgebäude ist ausserhalb des Bearbeitungsperimeter und somit nicht Bestandteil des Wettbewerbs.

Für das Hauptgebäude des Bahnhofs Lenzburg wird derzeit ein Vorprojekt ausgearbeitet, welches in die Planung einzubeziehen ist. Die Projektabsichten liegen im Mai vor und werden mit dem Wettbewerbsprogramm abgegeben.



Ansicht SBB-Hauptgebäude von Osten her

Die Integration der publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen in die stadträumlichen Überlegungen bzw. in das Gestaltungskonzept ist eine Hauptaufgabe der Neugestaltung Bahnhofplatz.

ZWR 3 Hauptgebäude

Das Aufnahmegebäude der SBB ist nicht Gegenstand des Wettbewerbes. Die Projektabsichten für das Hauptgebäude der SBB ist gemäss Vorgaben in die Neugestaltung Bahnhofplatz einzubeziehen.

Interessenslinie SBB und Hausperron

Die im Grundlagenplan (vgl. Beilage [D] Grundlagenplan) eingezeichnete Interessenslinie SBB ist zu berücksichtigen. D.h. das dem Hauptgebäude entlang führende Hausperron (Gleisachse 6) muss mit einer Mindestbreite von 3.30m in seiner heutigen Länge beibehalten werden, darf jedoch in die Gestaltung miteinbezogen werden. Zur Gleisachse ist ein Mindestabstand von 5.0m einzuhalten. Das Hausperron ist auf P55, d.h. +55cm ab Schienenoberkante festgelegt, was bei der Planung von Hochbauten und dem Perrondach berücksichtigt werden muss.

ZWR 4 Interessenslinie SBB

Die im Grundlagenplan eingezeichnete Interessenslinie SBB ist einzuhalten.

5.3.8 Veloparking

Es sind benutzerfreundliche, witterungsgeschützte Abstellplätze für 700 Zweiräder vorzusehen. Davon müssen 450 in einer Anlage direkt am Perron angeboten werden. Von diesen wären für ca. 60 Velos eine abschliessbare Anlage mit beschränkter Zutrittsberechtigung (Gebühr) wünschenswert.

Die Anlage ist im Verkehrskonzept als Platzhalter eingezeichnet. Der konkrete Standort ist dem Konzept entsprechend zu prüfen. Es muss jedoch auf einen möglichst direkten Zugang zur Personenunterführung geachtet werden. Eine Erschliessung der Anlage über den Busbahnhof ist problematisch und soll mit einer optimalen Entflechtung von Bus und Velo gelöst werden.

Eine Unterbringung der Stellplätze in einem mehrgeschossigen Velo-Parkhaus ist denkbar. Eine Mögliche Variante stellt die Doppelparkierung im Hochständer (ein Velo auf dem Platzniveau, ein zweites jeweils an einem Bügel über Kopfhöhe) dar, welche eine Erschliessung direkt vom Perron 6 (Hausperron) ermöglicht. Bei dieser Mischnutzung auf Perron 6 muss das Perron auf 4.0 m verbreitert werden, damit neben der Zufahrt zur Parkierung das Perron ohne Einschränkungen auf den gesamten 235m Länge benutzt werden kann.

Eine zusätzliche Anlage für die Veloparkierung mit weiteren 250 Abstellplätzen entsteht

als Provisorium im Bereich der heutigen Haltestelle der Seetalbahn (mind. 190 Velos und 60 Motorräder / Roller) und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Wettbewerbes.

Grundsätzlich wären mehr als die geforderten 700 Veloabstellplätze wünschenswert.

5.3.9 Bahnhofsvorfahrt / Parkierung / Taxi

Es sind ungefähr zehn Parkfelder im westlichen und sieben Parkfelder im östlichen Teil des Bahnhofplatzes für die Kurzzeitparkierung, eine Bahnhofsvorfahrt sowie ein Taxistand vorgesehen. Für die Taxis sind vier Standplätze einzuplanen. Diese Nutzungen sind frei und in geeigneter Form auf dem Bahnhofplatz anzuordnen, die funktionale Machbarkeit ist immer nachzuweisen.

5.3.10 Überdachungen

Zwischen den publikumsintensiven Nutzungen im Erdgeschoss des Hauptgebäudes SBB und dem Bushof ist eine überdachte Verbindung zu gewährleisten. Der Umgang mit dem bestehenden Vordach des Hauptgebäudes SBB bzw. die Frage, ob das bestehende Dach zur Disposition steht, ist zur Zeit noch offen. Die SBB Immobilien behält sich vor, beim Vordach Hauptgebäude SBB einen Dachersatz, eine Integration mit einem neuen Dach aber auch eine gleichbleibende Situation im Rahmen des Vorprojektes zum Hauptgebäude zu prüfen (vgl. Kap. 5.3.7).

Die Umsteigebeziehungen, hauptsächlich von Bus zum Zug und zur Seetalbahn sowie das Warten auf die Verkehrsmittel sind qualitativ hochwertig zu gestalten. Kurze, witterungsgeschützte Wege zwischen Personenunterführung und Busbahnhof sind einzuplanen. Für die Busdurchfahrt ist eine lichte Höhe von 4.50m (doppelstöckiger Bus) frei zu halten.

5.3.11 Bahnofsunterführung

Die Lage der Bahnofsunterführung mit Ausgang zu den Perrons, der Treppenaufgang zum Bahnhofplatz sowie die Rampe sind gegeben bzw. werden im Rahmen des Vorprojektes Hauptgebäude SBB definiert (vgl. Kap. 5.3.7).

Die konkrete Einbindung des Treppenaufgangs zum Bahnhofplatz lässt gestalterischen Freiraum, wenn auch Ausrichtung und Dimensionierung fest vorgegeben sind. Die Rampe von der Bahnofsunterführung wird in Zukunft auf der ganzen Länge parallel zum Gleis 6 auf den Bahnhofplatz geführt.

ZWR 5 Bahnhofunterführung

Die Lage, Dimensionierung und Ausrichtung der Bahnhofsunterführung mit den Aufgängen zu den Perrons und auf den Bahnhofplatz ist als gegeben zu betrachten.

5.3.12 Unterführung Ost

Die Unterführung Ost ist als Quartierverbindung für Fussgänger und Velofahrer von Bedeutung. Sie hat keine direkten Zugänge zu den Perrons der SBB, sondern verbindet das Gebiet nördlich der Gleise, insbesondere das Hero-Areal mit dem Stadtzentrum und ist in ihrer Lage gegeben. Die Vorbereiche zur Unterführung südlich der Gleisanlage liegen innerhalb des Bearbeitungsperimeters und sind somit in die Gestaltung einzubeziehen. Die im Verkehrskonzept eingeplante Rampe ist mit 16% Steigung sehr steil. Sie kann in ihrer Ausrichtung und Dimension einem schlüssigen Gesamtkonzept angepasst werden.

ZWR 6 Unterführung Ost

Die Lage der Unterführung Ost (exklusiv Rampe und Lift) ist als gegeben zu betrachten.

5.3.13 Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept soll zum Ziel haben, eine spezifische Atmosphäre zu schaffen, die dem Ort und seiner Bedeutung angemessen ist. Nicht das Design der Leuchten, sondern die erzielten Effekte stehen im Vordergrund. Die Beleuchtung muss überall im öffentlichen Raum die erforderlichen Mindestwerte einhalten.

Fassadenbeleuchtungen sind grundsätzlich sehr zurückhaltend anzuwenden und müssen mit der Bedeutung des Gebäudes korrespondieren.

Im Bereich der Haltestelle Seetalbahn ist bereits eine Beleuchtung geplant. Diese soll in das Gesamtkonzept integriert werden.

5.3.14 Ausstattung / Bepflanzung

Die Ausstattung des öffentlichen Raumes soll nach den entsprechenden Erkenntnissen einfach, sparsam, ohne unübersichtliche Bereiche und räumliche Abgrenzungen angeordnet und ausgelegt werden.

Über die bestehende Bepflanzung kann frei verfügt werden.

5.3.15 Areale und Projekte Dritter

Villa Parzelle 2027

Das Grundstück mit Villa in einer ausgedehnten Gartenanlage ist 2009 durch eine Erbschaft in den Besitz der Gemeinde übergegangen. Heute wird das Gebäude als Wohnhaus genutzt. In absehbarer Zeit ist keine Nutzungsänderung geplant.

Überbauung Parzellen 498 / 499 / 500 / 2374

Für dieses Areal ist eine neue Überbauung in Planung. Es wird in den Erdgeschossen von Kleingewerbe und Verkaufsf lächen ausgegangen. In den Obergeschossen ist eine Mischnutzung von Büro- und Dienstleistungsflächen sowie Wohnungen vorgesehen.

Das Projekt ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht spruchreif:

Für den Wettbewerb ist einzig eine Anbindung von möglichen neuen Gebäude auf den Parzellen 498 / 499 an die Unterführung zum Hero-Areal (PU-Ost) zu gewährleisten.

Überbauung Parzelle 506

Das Projekt auf der Parzelle 506 wurde durch Ruedi Weber, Architekt, Beinwil geplant und befindet sich zurzeit in der Ausführungsphase. Projektbeschreibung und Pläne liegen dem Wettbewerbsprogramm bei.

Hero-Areal

Das ehemalige Industrieareal auf der Nordseite der Bahngleise wurde bis vor einigen Jahren von der Konservenfabrik Hero betrieben. Heute soll das Areal in ein gemischtes Stadtquartier umgewandelt werden. Die Zonenplanänderung ist durch den Kanton vorgeprüft worden, das Mitwirkungsverfahren ist abgeschlossen. Die öffentliche Auflage der Planungsinstrumente erfolgt im April 2010.

Das Hero-Areal wird im Kommunalen Richtplan Bahnhof Lenzburg mit dem im Wettbewerb ausgeschiedenen Perimeter zusammen gelesen. Entsprechend sind die Verbindungen zwischen Hero-Areal – Bahnhof Lenzburg – Stadt Zentrum zu stärken.

Areal Post / Parzelle 920

Im kommunalen Richtplan Bahnhof Lenzburg wird die Parzelle als potenzieller Hochhausstandort ausgeschieden (vgl. Baulinie im Grundlagenplan). Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Verfügbarkeit der Parzellen nicht gegeben, sie erscheinen deshalb nur im Betrachtungsperimeter. (vgl. 5.3.3 Städtebauliche Planungen im Gebiet Bahnhof Lenzburg)

Parzelle 250

Nach Wegzug des Provisoriums des Kaffees der Raiffeisenbank ist ein Einbezug der Parzelle in die Neugestaltung des Bahnhofplatzes möglich. Eine Kleinbaute (Pavillon oder ähnliches) mit einem neuen Kaffee ist zu prüfen.

6 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Preisgericht am 26. Januar 2010 genehmigt.

SachpreisrichterInnen

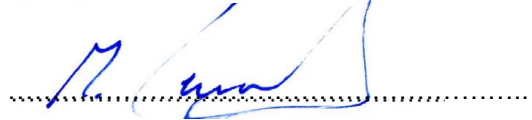
Hans Huber, Vorsitz



René Bossard



Marco Lombardi



Michael Schmid

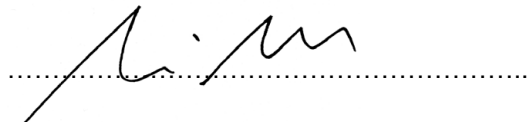


Richard Buchmüller, Ersatz



FachpreisrichterInnen

Rolf Mühlethaler



Stefan Rotzler



Herbert Schmid



Oliver Schwarz



Urs Spichtig-Vigano



Alexandra Wicki



Paul Pfister, Ersatz

