

REGIERUNGSRAT

10. Juni 2020

BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT

20.140

Anpassung des Richtplans; Zwischenergebnis; Limmattalbahn Abschnitt Killwangen–Baden; Baden, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard; Wettingen, Limmattalbahn-Haltestelle Asp; Spreitenbach (Kapitel M 3.3)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage	4
2. Handlungsbedarf	5
3. Umsetzung	6
3.1 Limmattalbahn Killwangen–Baden	6
3.1.1 Exkurs Systemwahl Tram	7
3.1.2 Konkretes Vorhaben	8
3.2 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard	9
3.3 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp	10
4. Rechtsgrundlagen	11
5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung	12
6. Auswertung des Anhörungsverfahrens	13
6.1 Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden	13
6.1.1 Grundsatz.....	13
6.1.2 Linienführung	14
6.2 Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040 ...	14
6.3 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard	15
6.4 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp	15
6.5 Weitere Eingaben	16
6.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung	16
7. Auswirkungen	17
7.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung	17
7.1.1 Ökologische Dimension (vgl. Abbildung 6)	18
7.1.2 Wirtschaftliche Dimension (vgl. Abbildung 7).....	19
7.1.3 Gesellschaftliche Dimension (vgl. Abbildung 8).....	19
7.2 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton.....	20
7.2.1 Planungskosten bis Abschluss Richtplanverfahren.....	20
7.2.2 Projektierungskosten nach Abschluss Richtplanverfahren.....	20
7.2.3 Investitionskosten (Grobschätzung)	21
7.2.4 Investitionsfolgekosten (Grobschätzung).....	21
7.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	21
7.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	21
7.5 Auswirkungen auf die Umwelt.....	21
7.6 Auswirkungen auf die Gemeinden	21
7.7 Auswirkungen auf andere Regionen des Kantons Aargau	22
7.8 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen	22
8. Anpassung Kantonalen Richtplan	22
9. Vertiefende Arbeiten bis zur Festsetzung	22
10. Weiteres Vorgehen	23
Antrag	24

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft "Anpassung des Richtplans; Zwischenergebnis; Limmattalbahnhof Abschnitt Killwangen–Baden; Baden, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard; Wettingen, Limmattalbahnhof-Haltestelle Asp; Spreitenbach (Kapitel M 3.3)" zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Botschaft soll die Limmattalbahnhof (LTB) im Abschnitt Killwangen–Baden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen werden. Es bietet sich an, im gleichen Verfahren ausserdem die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und die Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp am Trasse der LTB als Zwischenergebnis in den Richtplan aufzunehmen.

Der Grosse Rat hat im Jahr 2017 das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau (rGVK OASE) mit einem Zeithorizont 2040 als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Darin hat er Kenntnis genommen von der Absicht des Regierungsrats, die Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden – in einem separaten Verfahren, aber zeitlich und inhaltlich auf das rGVK OASE abgestimmt – zu konkretisieren und von der Vororientierung ins Zwischenergebnis zu überführen. Ebenfalls hat er Kenntnis genommen von der Absicht, eine neue S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard ins Zwischenergebnis aufzustufen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat die nötigen Konkretisierungen vorgenommen. Die LTB ist ein zentraler Baustein, der mithilfe, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im Limmattal mit Baden-Wettingen als Zentrum – gemäss Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 – zu bewältigen. Sie soll die bestehenden Siedlungszentren und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte (Wettingen Tägerhard/Geisswies) untereinander verbinden, aber auch einen Impuls zur Aufwertung des Strassenraums geben – insbesondere in den Zentrumsabschnitten von Neuenhof und Wettingen. Die Anhörung hat gezeigt, dass eine weiterhin enge Abstimmung zwischen LTB und rGVK OASE unabdingbar ist. Dazu ist die LTB auf den gleichen Koordinationsstand im kantonalen Richtplan anzuheben wie das rGVK OASE.

Die LTB ist ein Tram mit der Aufgabe eines schnellen, leistungsfähigen Feinverteilers. Das erfordert einen grossen Anteil Eigentrassee, in gewachsener Bebauung ist aber auch Mischbetrieb mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) möglich. Die Machbarkeit einer Tramstrecke Killwangen–Baden über Neuenhof, Tägerhard, Wettingen Zentrum, die Hochbrücke und den Schulhausplatz ist stufengerecht nachgewiesen. Der Endpunkt westlich des Bahnhofs Baden ermöglicht eine optionale spätere Verlängerung in den Raum Siggental. Beim momentanen Richtplanschritt Zwischenergebnis bleibt die exakte Lage des Trassees stellenweise noch offen, insbesondere dort, wo noch alternative Varianten zu prüfen sind. Anzahl und Lage der Haltestellen sind ebenfalls noch zu konkretisieren. Bis zur Festsetzung müssen die betriebliche Machbarkeit und Stabilität von Abschnitten im Mischbetrieb Tram/MIV/Velo/Fussverkehr (Fokus Hochbrücke und Schulhausplatz in Baden) und das Sicherstellen von Leistungsfähigkeit und Stabilität im Regionalen Strassennetz bei allfälligen Verlagerungseffekten durch die LTB geklärt werden.

Die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte Tägerhard-Ost und Geisswies in Wettingen Tägerhard/Geisswies liegen unweit der bestehenden SBB-Strecke Wettingen–Zürich Oerlikon, aber nicht im Einzugsbereich der bestehenden Stationen. Die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard soll in erster Linie eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (öV) der Entwicklungsschwerpunkte sicherstellen, aber auch als attraktive öV-Drehscheibe mit Verknüpfung von S-Bahn, LTB und Bus dienen.

Die LTB von Schlieren bis Killwangen befindet sich im Bau. Eine Haltestelle Spreitenbach Asp wird dabei nicht realisiert, weil das Gebiet Asp nur zum Teil eingezont ist, und weil betriebliche Zwangspunkte einen zusätzlichen Halt vorderhand nicht zulassen. Langfristig ist hier jedoch eine dichte, urbane Wohn- und Gewerbenutzung vorgesehen, die eine angemessene öV-Anbindung benötigt.

1. Ausgangslage

Die vorliegende Botschaft umfasst drei Richtplanvorhaben: die Limmattalbahn (LTB) im Abschnitt Killwangen–Baden, die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und die Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp am Trasse der LTB sollen als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen werden. Dabei handelt es sich um drei grundsätzlich eigenständige Vorhaben. Sie sind zwar über die öV-Achse Dietikon–Killwangen–Spreitenbach–Neuenhof–Wettingen–Baden miteinander verbunden und werden daher in derselben Vorlage behandelt, können aber jeweils zeitlich unabhängig umgesetzt werden und entfalten auch als eigenständige Projekte ihren Nutzen.

Die Weiterführung der LTB bis Baden und das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE) wurden in zwei separaten Planungsverfahren, aber in enger Abstimmung erarbeitet und waren gleichzeitig in der Anhörung. Die Stellungnahmen zeigen, dass die Weiterführung der LTB auf breite Zustimmung stösst, während zum rGVK OASE im Raum Baden grössere Vorbehalte bestehen. Die Vorbehalte zur Weiterführung der LTB konzentrieren sich auf die Umnutzung der Badener Hochbrücke, die auch im rGVK OASE umstritten ist. Zentral für die Weiterarbeit ist also, ob im rGVK im Raum Baden die LTB als wesentliche Rahmenbedingung berücksichtigt werden muss oder nicht. Die notwendige gegenseitige Abstimmung bedingt, dass die Weiterführung der LTB auf den gleichen Koordinationsstand erhoben wird wie das rGVK OASE, das bereits als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen ist.

Die LTB im Abschnitt Killwangen–Baden und die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard werden im beiliegenden Erläuterungsbericht eingehend beschrieben. Bezüglich der Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp ist die räumliche Ausgangslage viel weniger komplex, daher ist sie nur in der vorliegenden Botschaft beschrieben.

Für die erste Etappe der LTB von Zürich Altstetten bis Killwangen hat der Grosse Rat im Jahr 2015 den Verpflichtungskredit in der Höhe von 179,5 Millionen Franken bewilligt. Die Projektierung der Strecke ist abgeschlossen, die Inbetriebnahme bis Killwangen ist für Dezember 2022 geplant. Eine Weiterführung bis Baden ist im Kantonalen Richtplan als Vororientierung aufgeführt. In der Anhörung zum Investitionskredit für die erste Etappe von Zürich Altstetten bis Killwangen haben die Aargauer Limmattal-Gemeinden eine spätere Verlängerung bis Baden grossmehrheitlich gutgeheissen und eine rasche Weiterplanung verlangt.

Ebenfalls als Vororientierung im Kantonalen Richtplan aufgeführt ist eine neue S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard. Sie soll nebst der Erschliessung des bereits im Kantonalen Richtplan festgesetzten Wohnschwerpunkts Tägerhard-Ost und der heute schon vorhandenen Infrastruktur für Grossveranstaltungen, Ausstellungen und Sportanlässe auch als öV-Drehscheibe zwischen der zukünftigen LTB und der S-Bahn dienen. Daher müssen die planerischen Voraussetzungen mit denen für die LTB koordiniert werden.

Die bereits projektierte und bewilligte erste Etappe der LTB von Zürich Altstetten bis Killwangen beinhaltet keine Haltestelle im Gebiet Asp in Spreitenbach. Einerseits, weil der Halt fahrplantechnisch vorderhand nicht möglich ist und andererseits, weil die städtebauliche Entwicklung des Gebiets Asp erst für einen späteren Zeithorizont zu erwarten ist. Mit einer Weiterführung nach Baden verändern sich jedoch die betrieblichen Rahmenbedingungen, so dass ein zusätzlicher Halt dannzumal möglich sein könnte. Einzelne Tramhaltestellen erfordern, wie Bushaltestellen, üblicherweise keinen Richtplaneintrag. Aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen Siedlungstrenngürtel, Gleis- und Strasseninfrastruktur ist in diesem Fall ein Richtplaneintrag zur Raumfreihaltung geboten. Ohne diesen gibt es keine Handhabe, eine spätere Realisierung der Haltestelle zu gewährleisten.

2. Handlungsbedarf

Die vom Grossen Rat am 24. März 2015 beschlossene Richtplananpassung Siedlungsgebiet basiert auf der kantonalen Bevölkerungsprognose, die von einem Wachstum um 188'000 auf insgesamt 816'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2040 und einer proportional dazu verlaufenden Arbeitsplatzentwicklung ausgeht. Rund 75 % dieser Bevölkerungszunahme ist in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen im Kanton Aargau zu erwarten. Diese Bevölkerungsentwicklung bildet die Grundlage für die Berechnung der erwarteten künftigen Verkehrsmengen. Von 2012–2040 ist allein in der Region Baden eine Bevölkerungszunahme von 34'000 Personen prognostiziert, was auch zu einer steigenden Mobilitätsnachfrage führt.

Mit der vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 einstimmig verabschiedeten Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU verfügt der Regierungsrat über ein Instrument, das die Abstimmungsfrage zwischen Siedlung und Verkehr konsequent aufzeigt, indem gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt werden. Dabei muss die Mobilität in der Stadt andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. In den städtischen Räumen, wo das Wachstum massgeblich stattfindet, soll den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit flächeneffizienten Mobilitätslösungen begegnet werden. Der Fuss- und Veloverkehr soll deshalb in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Der öV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert.

Der geplante Ausbau des Bahnangebots ist in der Vorlage "S-Bahn Aargau 2016 ff." und im Mehrjahresprogramm öV (MJP öV) 2020 (Beschlüsse des Grossen Rats vom 7. Januar 2014 beziehungsweise 3. Dezember 2019) sowie der Eingabe der Nordwestschweizer Kantone zu STEP 2030 beim Bundesamt für Verkehr festgehalten. Im MJP öV 2020 ist im Raum Baden eine Erhöhung der Anzahl Züge um rund 50 % gegenüber 2014 vorgesehen. In Kombination mit längerem und doppelstöckigem Rollmaterial ergibt sich daraus für die angebotenen Sitzplatzkilometer annähernd eine Verdopplung. Weil der im Kantonalen Richtplan festgesetzte Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost in Wettingen abseits der Bahnstrecken liegt, ist auch im Zusammenhang mit der gewünschten Innenentwicklung im Korridor Neuenhof–Wettingen–Baden ein Ausbau des heutigen Busangebots nötig beziehungsweise nach neuen Lösungen zu suchen. Die Weiterführung der LTB bis Baden ist im MJP öV 2020 ausdrücklich genannt (Kapitel 3.5.2, Weiterentwicklung der Stadtbahnsysteme).

Das Strassen- und Schienennetz des Kantons Aargau stösst jedoch bereits heute insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen in die Agglomerationen und Zentren an seine Kapazitätsgrenzen. Auf wichtigen Strassenabschnitten ist der Verkehrsfluss in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt; es kommt vermehrt zu Staus. In der Folge sinkt die Zuverlässigkeit der Reisezeiten im privaten und öffentlichen Strassenverkehr. Dies hat zur Folge, dass die Anschlüsse beim Umsteigen teilweise nicht mehr gewährleistet sind. Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die bisher gute Erreichbarkeit des Kantons Aargau aus, unter anderem auch im Limmattal und insbesondere Baden, Wettingen und Neuenhof.

Um die Situation im Ostaargau zu verbessern, wurde das rGVK OASE mit einem Zeithorizont 2040 erarbeitet und im Jahr 2017 mit dem Beschluss des Grossen Rats als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan (Kapitel M 1.2 und M 2.2) eingetragen. Es basiert auf der neuen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 und dem Raumkonzept 2015 und schafft die Voraussetzungen, um die Mobilität von morgen bewältigen zu können. Es schafft gute Mobilitätsangebote für die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner in den Städten Baden, Brugg und ihren Agglomerationen und stellt eine möglichst hohe Standortgunst für Gewerbe und Firmen sowie gute Erreichbarkeit trotz starkem Bevölkerungswachstum sicher. Das Konzept sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger vor – den Fuss- und Veloverkehr, den öV sowie MIV und berücksichtigt die Anliegen einer siedlungsverträglichen Mobilität, mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlung

und Verkehr. Es beinhaltet auch die regionale Einbettung und Koordination von Massnahmen, die Teil der Agglomerationsprogramme bilden. Die Weiterführung der LTB bis Baden und das rGVK OASE sind zwei separate Planungs- und Richtplanverfahren, die zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt sind. Als Voraussetzung für eine Weiterführung der LTB bis Baden wurde in der bisherigen Planung die vollständige Sperrung der Badener Hochbrücke für den MIV (gemäss Anhörungsbericht rGVK OASE 2019) zugrunde gelegt. Insbesondere der Regionalplanungsverband Baden Regio, die Gemeinde Wettingen und die Stadt Baden beantragen in der Anhörung, auf die kategorische MIV-Sperrung der Hochbrücke zu verzichten und fordern vertiefte Untersuchungen für eine Koexistenz-Lösung auf der Hochbrücke. Ob und mit welchen Massnahmen ein Mischbetrieb Tram/MIV/ Velo/Fussverkehr über die Hochbrücke möglich ist, gilt es bis zur Festsetzung der LTB zu klären. Die Weiterführung der LTB bis Baden und das rGVK OASE sind auch in den folgenden Etappen bis zur Umsetzung koordiniert weiter zu planen.

Das Tram ist ein zentraler Baustein, der mithilft, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im Limmattal mit Baden-Wettingen als Zentrum – gemäss Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 – zu bewältigen. Mit der Weiterführung von Killwangen nach Baden und einer Verknüpfung mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Tägerhard sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Beitrag zu einer weiterhin hohen Standortgunst sowie Erhalt der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit des Limmattals zwischen Spreitenbach und Baden
- Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im Limmattal und insbesondere Baden, Wettingen und Neuenhof entsprechend den Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016
- Das Tram als schnellen und zuverlässigen Feinverteiler einsetzen
- Die bestehenden und geplanten Siedlungsschwerpunkte umsteigefrei untereinander verbinden, insgesamt besser mit dem öV erschliessen und die Verknüpfung mit den mit dem Fuss- und Veloverkehr verbessern.
- Den Strassenraum entlang des geplanten Trassees der LTB aufwerten, insbesondere in den Zentrumsabschnitten von Neuenhof und Wettingen.

Darüber hinaus ist die Option einer späteren Weiterführung der LTB von Baden in den Raum Siggenthal offenzuhalten.

3. Umsetzung

3.1 Limmattalbahn Killwangen–Baden

Ziel des vorliegenden Richtplanverfahrens ist die planerische Freihaltung eines Trassees für ein Tram von Killwangen nach Baden. Sie soll die Weiterführung der LTB ermöglichen, die in Schlieren nahtlos an das bestehende Zürcher Tramnetz anschliesst und im Dezember 2022 den Betrieb bis Killwangen aufnehmen wird.

3.1.1 Exkurs Systemwahl Tram

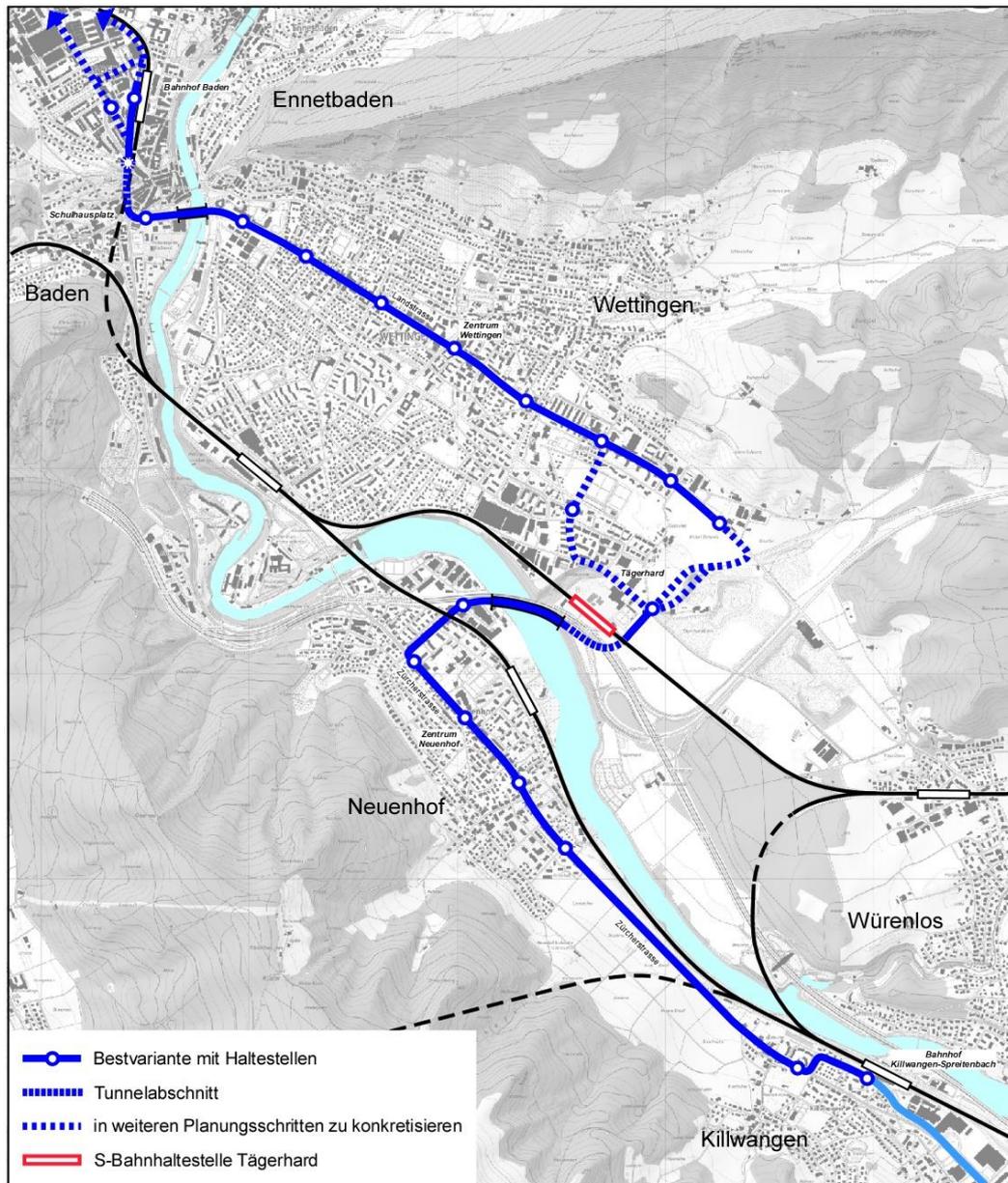
Die LTB ist rechtlich und betrieblich gesehen ein Tram, wie es in den Städten Basel, Bern, Genf und Zürich existiert. Gebaut und betrieben wird die im Bau befindliche Infrastruktur zwischen Schlieren und Killwangen von der Limmattalbahn AG. Der Begriff "Bahn" als Firmenname und Marke soll verdeutlichen, dass sich das neue Tram im Agglomerationsgürtel durch einen höheren Anteil Eigentrassee, grössere Haltestellenabstände und damit eine höhere Beförderungsgeschwindigkeit qualitativ von den althergebrachten eher langsamen Trams in der engen innerstädtischen Bebauung abhebt.

Wesentlich für die Erschliessungsfunktion einer neuen leistungsfähigen öV-Achse ist, dass sie als schneller Feinverteiler die bestehenden und geplanten Siedlungsschwerpunkte umsteigefrei untereinander verbindet. Unverzichtbar für die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit ist, dass diese neue öV-Achse möglichst ein eigenes Trassees besitzt. In der gewachsenen Bebauung ist aber auch Mischbetrieb auf der gleichen Fahrspur mit dem MIV möglich. In diesem Fall ist die Zuverlässigkeit durch ein begleitendes Verkehrsmanagement sicherzustellen. Der Betrieb der öV-Achse mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel wird wegen der grösseren Transportgefässe und damit der höheren Leistungsfähigkeit gegenüber dem Bus bevorzugt. (Mit einem Tram können bis zu 3'000 Personen pro Stunde befördert werden, mit heutigen Gelenkbussen auf der bestehenden Infrastruktur maximal 1'300; diese Kapazitätsgrenze erreichen die Busachsen im Perimeter ab 2040.) Mit einem Tram lassen sich die Vorteile der eigentrasseierten Abschnitte optimal nutzen. Das Tram fährt als leichtes Fahrzeug auf Sicht und hat einen Haltestellenabstand von ca. 500 m. (Im Gegensatz zur S-Bahn, die einen minimalen Haltestellenabstand von 1,5 km hat und mit schweren Eisenbahnfahrzeugen im Blockabstand verkehrt, was unter anderem ein abgetrenntes Trassees mit wenigen, technisch gesicherten Querungen erfordert.)

Entscheidend für das Zielbild einer leistungsfähigen Tramachse (anstatt Bus) ist ausserdem auch die Erkenntnis, dass ein schienengebundenes System die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen sowie die verstärkte Ausrichtung auf den öV langfristig am besten unterstützen kann. Sie schafft eine wichtige Voraussetzung für die vom Kanton gewünschte Siedlungsentwicklung und bildet damit einen wichtigen Standortfaktor für das Limmattal. Grundsätzlich vermittelt eine Bahn oder ein Tram privaten Investoren eine höhere Investitionssicherheit als ein Bus ohne erkennbare eigene Infrastruktur.

3.1.2 Konkretes Vorhaben

Abbildung 1: Linienführung LTB Killwangen–Baden und Lage der S-Bahn-Haltestelle Wetztingen Tägerhard



Die heute schon hohe Auslastung auf Strasse und Schiene, die prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung sowie der starke Angebotsausbau im öV bis ins Jahr 2040 erfordern vorausschauende Massnahmen, mit denen dem öV eine hohe Kapazität, flächendeckende Erschliessung des Siedlungsgebiets, Umsteigepunkte an strategisch wichtigen Stellen, eine hohe Zuverlässigkeit und eine wirkungsvolle Bevorzugung im Verkehrsablauf gewährleistet werden können. Die Verlängerung der LTB von Killwangen bis Baden soll neben der S-Bahn und dem Bus als hochwertiger Feinverteiler die Qualität des öV im Limmattal markant steigern. Aus diesem Grund ist in den Siedlungsräumen mit Potenzial zur Innenverdichtung das Trasse für eine zentrale, leistungsfähige öV-Achse mitsamt Halte- und Umsteigestellen freizuhalten.

Die betriebliche und bauliche Machbarkeit einer Tramstrecke vom Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zum Bahnhof Baden über Neuenhof, Tägerhard, Wetztingen Zentrum, die Hochbrücke und den Schulhausplatz ist stufengerecht nachgewiesen und in einem separaten Erläuterungsbericht dokumentiert. Der Endpunkt auf der Westseite des Bahnhofs Baden ist so gewählt, dass in einer späteren Etappe eine weitere Verlängerung des Trassees nach Norden in den Raum Siggenthal möglich bleibt. Die

Linienführung gemäss Abbildung 1 soll im Kantonalen Richtplan eingetragen und zum Zwischenergebnis aufgestuft werden. Beim momentanen Richtplanschritt Zwischenergebnis geht es noch nicht um die exakte Lage einer Linienführung der Traminfrastruktur auf ihrer ganzen Länge. In Bereichen, wo noch keine Erschliessungsplanung vorhanden ist (etwa beim geplanten Wohnschwerpunkt Wettingen Tägerhard) oder wo noch alternative Varianten zu prüfen sind (Anbindung des Bahnhofs Neuenhof, Direktverbindung Tägerhard–Landstrasse in Wettingen) geht es um das Aufzeigen von Korridoren, in denen eine Linienführung liegen kann (+/- 200 m), und um das Ausscheiden von übrigen Varianten. Anzahl und Lage der Haltestellen sind ebenfalls noch zu konkretisieren, sie werden aber nicht einzeln in den kantonalen Richtplan eingetragen.

Im Vorlauf zum Bau und der Inbetriebnahme einer bis Baden verlängerten LTB kann das mit Eintrag in den Kantonalen Richtplan freigehaltene Trassees grundsätzlich bereits als leistungsfähige Busachse genutzt werden. Insbesondere würde ein vorgezogener Bau der neuen Limmatquerung bereits eine Anbindung des Wohnschwerpunkts Tägerhard-Ost in Neuenhof und/oder Killwangen-Spreitenbach an die SBB-Strecke Baden–Zürich erlauben. Ob oder unter welchen Bedingungen die Wirtschaftlichkeit einer solchen Etappierung gegeben ist, ist bis zur Festsetzung jedoch noch vertieft zu prüfen. Der Erläuterungsbericht zeigt die Stossrichtung der Anpassung des bestehenden Busnetzes an die LTB auf, so dass die Feinerschliessung durch die Buslinien die Tramachse optimal ergänzen (namentlich die Anbindung an die Bahnhöfe Neuenhof und Wettingen sicherstellen).

Im Einzugsbereich des Trassees von Killwangen bis Baden ist bis 2040 mit über 50'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen zu rechnen, die zu einer Nachfrage von knapp 19'000 Personen pro Tag im stärksten Querschnitt führen (Zuwachs von über 50 % gegenüber heute).

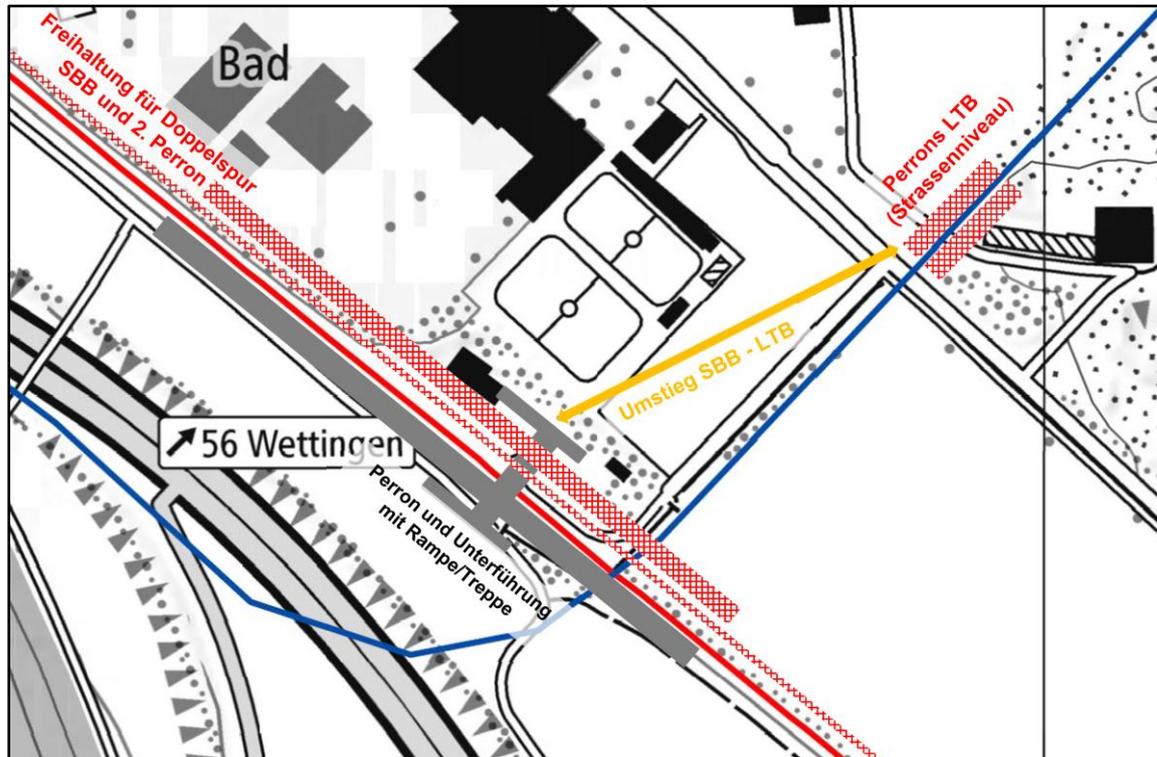
3.2 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard

Im Osten von Wettingen ist schon heute die umfangreiche Infrastruktur für Grossveranstaltungen, Ausstellungen und Sportanlässe im Aargauer Teil des Limmattals vorhanden. Zusätzlich ist der Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost im Kantonalen Richtplan verankert, daneben auf kommunaler Ebene auch der Arbeitsschwerpunkt Geisswies. Die bisherige Buserschliessung genügt den zukünftigen Anforderungen nicht. Die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard soll in erster Linie eine angemessene öV-Anbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte Tägerhard-Ost und Geisswies sowie der Sport- und Veranstaltungsstätten sicherstellen. Bezüglich Potenzial ist von einer Nachfrage von rund 1'900 Ein- und Aussteigern pro Tag mit Zeithorizont 2030 auszugehen, womit allein schon die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte die Haltestelle rechtfertigen. Sie bietet zudem auch eine attraktive Verknüpfungsmöglichkeit von S-Bahn, LTB und Bus.

Zum Platzbedarf einer S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard, ihrer Einbettung in die Siedlungsentwicklung und einer Verknüpfung mit der LTB liegen Studien vor (siehe Erläuterungsbericht). Für die Raumfreihaltung ist eine Variante mit oberirdischem Umstieg zwischen S-Bahn und LTB massgebend. Im Sinne minimaler Umsteigewege sind noch weitere Varianten (etwa eine unterirdische Tramhaltestelle unter der S-Bahn-Haltestelle) zu prüfen.

Auf die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle hat der Kanton Aargau nur beschränkten Einfluss, da für Erweiterungen der Eisenbahn-Infrastruktur der Bund zuständig ist. Der Eintrag im Kantonalen Richtplan gewährleistet indessen die notwendige Raumsicherung und ist somit eine der Voraussetzungen für die spätere Umsetzung durch den Bund.

Abbildung 2: Prinzipskizze der S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard mit Verknüpfung zur LTB



3.3 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp

Das Gebiet Asp im Osten von Spreitenbach ist zwar Siedlungsgebiet (unmittelbar an den ebenfalls im kantonalen Richtplan festgesetzten Siedlungstrenngürtel), heute aber nur zum Teil eingezont. Langfristig ist jedoch östlich des Siedlungstrenngürtels eine dichte, urbane Wohn- und Gewerbenutzung vorgesehen, die auch angemessen an den öV angeschlossen sein muss. Einzelne Tramhaltestellen erfordern, wie Bushaltestellen, üblicherweise keinen Richtplaneintrag. Aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen Siedlungstrenngürtel, Gleis- und Strasseninfrastruktur ist in diesem Fall ein Richtplaneintrag zur Raumfreihaltung geboten.

Die bauliche Machbarkeit einer Tram-Haltestelle Asp am Trasse der LTB zwischen Dietikon und Spreitenbach wurde im Rahmen der Bauprojektierung der LTB bis Killwangen nachgewiesen.

Abbildung 3: Lage der Haltestelle Spreitenbach Asp an der LTB

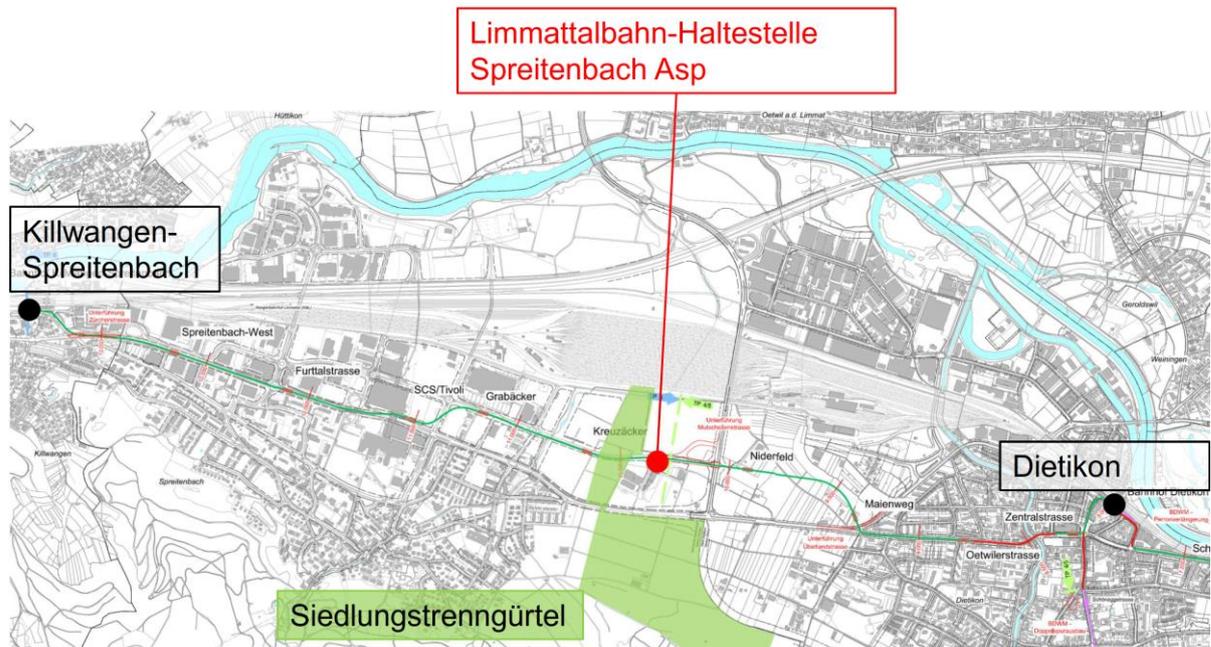
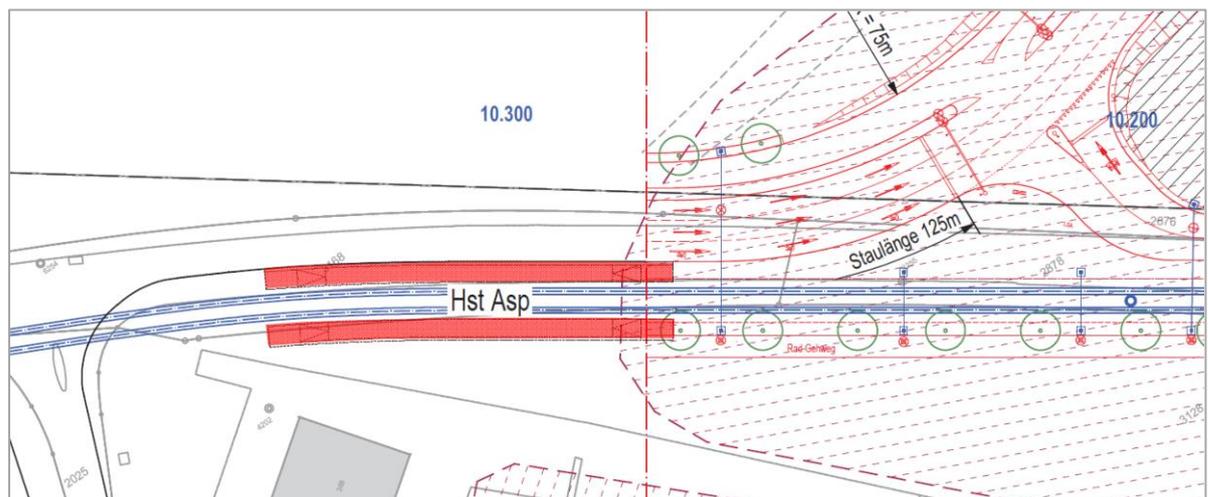


Abbildung 4: Platzbedarf für eine Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp an der LTB



4. Rechtsgrundlagen

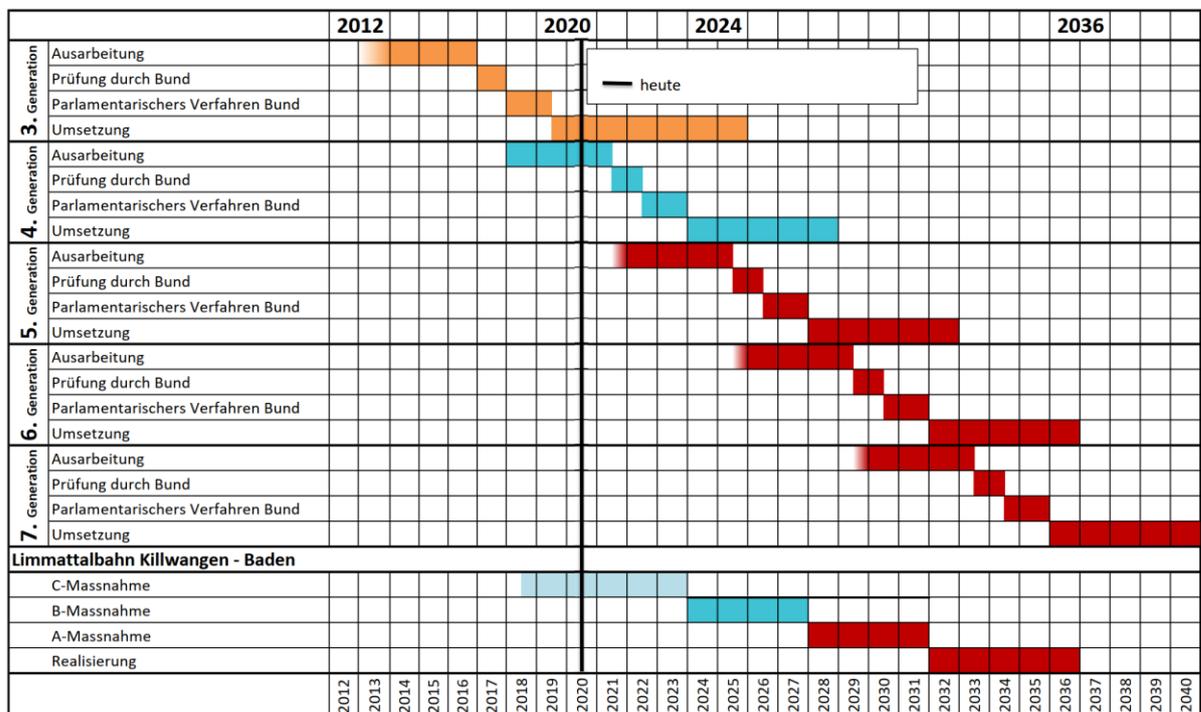
Die Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind auf Bundesebene über die Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), auf kantonaler Ebene über die Verfassung des Kantons Aargau und das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) geregelt. § 49 der Verfassung des Kantons Aargau lautet: "Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung". Der Kantonale Richtplan dient der Planung und Abstimmung gemäss Raumplanungsgesetz und insbesondere der räumlichen Sicherung der Infrastrukturen. Die strategische Ausrichtung des Kantons im Bereich Raum und Mobilität wird im Kantonalen Richtplan und in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 definiert. Das MJP öV ist Planungsgrundlage für die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung im öV. Dort ist die Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden und in einer späteren Phase, nachgelagert zum Abschnitt Killwangen–Baden, eine Verlängerung bis Obersiggenthal als Entwicklungsmodul enthalten.

Die Finanzierung der Investition in das Eigentrassee und des späteren Betriebs der LTB richten sich nach dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG). Die Investition kann grundsätzlich aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur erfolgen. Für eine Mitfinanzierung durch den Bund besteht mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eine Rechtsgrundlage. Werden die Agglomerationsprogramme weiterhin im Vierjahres-Rhythmus erarbeitet und beschlossen, so ist eine Umsetzung innerhalb des Agglomerationsprogramms 6. Generation ab 2032 grundsätzlich möglich. Ob der Bund die Investition vollständig zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) übernehmen kann, ist zu gegebener Zeit zu prüfen; nach bisheriger Praxis finanziert der Bund aus dem BIF allerdings nur Eisenbahninfrastruktur, keine Traminfrastruktur.

Die Finanzierung des kantonalen Verkehrsangebots (und damit auch des Betriebs einer zukünftigen LTB bis Baden) ist im ÖVG geregelt. Zuständiges Organ ist der Grosse Rat.

Die Finanzierung einer allfälligen zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle erfolgt über den BIF, diejenige der zusätzlichen Tram-Haltestelle über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Die Anbindung an das bestehende Strassen- und Wegenetz ist Aufgabe der Standortgemeinden.

Abbildung 5: Zeitlicher Ablauf Agglomerationsprogramme mit LTB Killwangen–Baden



5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Das Entwicklungsleitbild (ELB) der Aargauer Regierung 2017–2026 sieht eine nachhaltige und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrspolitik mit langfristig finanzierbarer Verkehrsinfrastruktur vor. Trotz zunehmender Mobilität ist eine wirtschaftliche Flächennutzung anzustreben. Dies bedingt tendenziell grössere Zuwächse im öV gegenüber dem Strassenverkehr.

Die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU basiert auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot und hat einen Planungshorizont 2040. Eine leistungsfähige öV-Achse in der Agglomeration Limmattal unterstützt die Stossrichtungen I und II der Mobilitätsstrategie: Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau sowie Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen. Sie trägt wesentlich zum Erreichen der in der Mobilitätsstrategie formulierten Ziele für Kernstädte, ländliche Zentren und urbane Entwicklungsräume bei, namentlich zu einem zuverlässigen Betrieb im öV bei dichter Taktfolge.

6. Auswertung des Anhörungsverfahrens

Gestützt auf § 66 der Verfassung des Kantons Aargau erfolgte die öffentliche Anhörung zu dieser Vorlage in der Zeit vom 18. Oktober 2019 bis zum 17. Januar 2020. Es haben 9 Gemeinden (Baden, Birmenstorf, Ehrendingen, Ennetbaden, Fislisbach, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen und Würenlos), 2 Regionalplanungsverbände (Baden Regio und ZurzibietRegio), 1 weitere Behörde (Ortsbürgerkommission Wettingen), 8 Kantonalparteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, Grüne, grünliberale, *jevp, SP und SVP), 5 Ortsparteien von Perimetergemeinden (CVP Neuenhof, CVP Wettingen, grünliberale Wettingen, SVP Würenlos, team baden), 3 Ortsparteien von nicht im Perimeter liegenden Gemeinden (CVP Obersiggenthal, FDP, Die Liberalen Birmenstorf, SVP Obersiggenthal), der Bund (Bundesamt für Raumentwicklung), der Kanton Zürich (Baudirektion), 13 weitere Instanzen (Aargauischer Gewerbeverband [AGV], Aargauische Industrie- und Handelskammer [AIHK], Aargauische Verkehrskonferenz [AVK], ASTAG Sektion Aargau, VCS Sektion Aargau, Interessengemeinschaft OASE so nicht [Siggenthal], Verein Lebenswerte Stadt [Wettingen], Aargauer Wanderwege, Pro Bahn Zürich, Schweizerische Bundesbahnen [SBB], Verkehrsbetriebe Zürich [VBZ], Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen, Postauto Nordschweiz), 9 regionale Unternehmen/Gewerbebetriebe und 95 Einzelpersonen Stellung genommen. Weitere 800 Personen haben Sammelstellungen oder Standardantworten der IG OASE so nicht eingereicht.

Weitere Parteien, Gemeinden, Organisationen, Unternehmen/Gewerbebetriebe und Privatpersonen haben sich in der zeitgleich durchgeführten Anhörung zum Regionalen Gesamtverkehrskonzept OASE zu Themen der LTB geäußert.

Die einzelnen Stellungnahmen und die zugehörigen Antworten des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sind im beiliegenden Auswertungsbericht in thematischer Gliederung aufgeführt und beantwortet.

Anpassungen der Botschaft gegenüber dem Anhörungsbericht sind in diesem Kapitel in *kursiver Schrift* dargestellt.

Verschiedene Gruppen von Stellungnehmenden stehen allen drei Richtplanvorhaben weitgehend kritisch bis ablehnend gegenüber. Es sind dies ein Grossteil der Privatpersonen und der neun Gewerbebetriebe, die IG OASE so nicht sowie eine Mehrheit der Ortsparteien aus nicht im Perimeter liegenden Gemeinden.

6.1 Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden

6.1.1 Grundsatz

Der Grundsatz, mit einem ressourcenschonenden Ausbau der Verkehrskapazität im Limmattal durch eine Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden die im kantonalen Richtplan vorgesehene Bevölkerungsentwicklung zu ermöglichen und die entsprechend steigende Mobilitätsnachfrage zu bewältigen, findet bei allen Kantonalparteien und allen Ortsparteien der direkt betroffenen Gemeinden Zustimmung. Einzig die SVP Würenlos lehnt ein Tram ab und fordert ein innovativeres System wie etwa eine Hochbahn.

Beide Regionalplanungsverbände und alle Gemeinden im Perimeter stimmen der LTB zu. Ausserdem befürworten der Kanton Zürich, die meisten Verbände, SBB, Postauto, die Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen, der VCS, Pro Bahn und der Wettinger Verein Lebenswerte Stadt das Tram. Die nicht im Perimeter liegenden Gemeinden Ehrendingen und Birmenstorf lehnen sie ab, wobei Birmenstorf anstelle der LTB eine neue S-Bahn-Haltestelle Fislisbach und eine direkte S-Bahn-Linie von dort nach Zürich favorisiert.

6.1.2 Linienführung

Alle Kantonalparteien mit Ausnahme der SVP, die Ortsparteien CVP und glp Wettingen, die direkt betroffenen Gemeinden, die Regionalplanungsverbände, die öV-Unternehmen und die Hälfte der Verbände befürworten die Aufstufung der konkret vorgeschlagenen Linienführung ins Zwischenergebnis. Die SVP Aargau verlangt ausführlichere Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den MIV.

Die übrigen Stellungnehmenden, die eine Weiterführung der LTB im Grundsatz befürworten, insbesondere die Ortsparteien CVP Neuenhof und team baden, äussern zur konkreten Linienführung Vorbehalte: so wünscht die CVP Neuenhof die Prüfung von Varianten mit Anbindung des Bahnhofs Neuenhof oder eine Trassierung nördlich der Limmat, team baden wünscht eine Anbindung des Bahnhofs Wettingen. Die Gemeinde Würenlos wünscht eine Anbindung ihres südlichen Gemeindegebiets, ebenso vereinzelte Vertreter des Gewerbes. Der AGV, die AVK und ASTAG befürchten stellenweise Einschränkungen für den Güter- und Individualverkehr und verlangen konkrete Massnahmen oder eine alternative Linienführung. Vereinzelt wird eine Prüfung verlangt, ob und wie die Autobahnraststätte Würenlos an die LTB angebunden werden könne.

Die Parteien SP Aargau und CVP Wettingen, die Gemeinde Wettingen sowie die Mehrheit der Privatpersonen verlangen die Prüfung einer ressourcenschonenderen Linienführung im Bereich der Landwirtschaftsflächen, insbesondere im Gebiet Tägerhard. Die Parteien BDP Aargau, grünliberale Aargau, grünliberale Wettingen sowie der Verein Lebenswerte Stadt verlangen die Prüfung einer Anbindung des Einkaufszentrums Tägerhard. Der SBB Personenverkehr favorisiert eine Anbindung des Bahnhofs Neuenhof und von dort eine direkte Trassierung nach Wettingen Tägerhard.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurden in dieser Botschaft und im zugehörigen Erläuterungsbericht zwei zusätzliche Varianten der Linienführung aufgenommen, die bis zur Festsetzung genauer zu untersuchen und mit den übrigen kantonalen Interessen abzuwägen sind.

6.2 Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040

Bei der Frage, ob die mit der OASE vorgesehene Umnutzung der Badener Hochbrücke (vollständige Sperrung für den MIV gemäss Anhörungsbericht rGVK OASE 2019) und die Entlastung des Schulhausplatzes Baden vom MIV zwingende Voraussetzungen für die Einführung der LTB nach Baden sind, gehen die Haltungen weit auseinander und es überwiegt die Ablehnung. Klare Zustimmung kommt bei den Parteien einzig von den Kantonalparteien FDP, Die Liberalen und BDP sowie von ZurzibietRegio. Während aus Sicht der SVP Aargau die Hochbrücke für den MIV nicht geschlossen werden darf, soll nach Meinung der Kantonalparteien SP, grünliberale und Grüne sowie der Ortsparteien CVP und grünliberale Wettingen, CVP Neuenhof und team baden die Umnutzung auch ohne OASE erfolgen, die LTB rasch realisiert und in Koexistenz mit reduziertem MIV geführt werden. Die Stadt Baden sieht eine Umnutzung der Hochbrücke und die Entlastung des Schulhausplatzes durch die OASE durchaus als Voraussetzung für die Einführung der LTB. Zu vertiefen sei jedoch auch, bei Verzicht auf eine neue Limmatbrücke, das Tram in Koexistenz mit reduziertem MIV auf der Hochbrücke. Die Gemeinden Wettingen und Würenlos lehnen eine neue MIV-Limmatbrücke ab und verlangen, dass die LTB in Koexistenz mit reduziertem MIV über die Hochbrücke geführt wird. Baden Regio befürwortet eine Neuordnung des Verkehrsregimes unter Sicherstellung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger mitsamt LTB. Eine kategorische Sperrung der Hochbrücke Baden für den MIV lehnt sie jedoch ab. Von den Verbänden sprechen sich AGV, AVK und ASTAG sowie das Gewerbe gegen Einschränkungen für MIV und Güterverkehr aus, während Lebenswerte Stadt eine zusätzliche Limmatbrücke ablehnt und das Tram in Koexistenz mit reduziertem MIV über die Hochbrücke führen möchte. Der VCS lehnt eine neue Limmatbrücke ebenfalls ab und fordert eine Umnutzung der Hochbrücke auch unabhängig von der LTB. Von den Privatpersonen, die die Weiterführung der LTB bis Baden befürworten, spricht sich der Grossteil für eine Offenhaltung der Hochbrücke für alle Verkehrsträger aus.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurde in dieser Botschaft und im zugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, dass bis zur Festsetzung zu klären ist, ob und mit welchen Massnahmen (eventuell Erweiterung der Hochbrücke) ein Mischbetrieb Tram/MIV/Velo im Abschnitt Hochbrücke – Schulhausplatz möglich ist. Vertiefte Abklärungen zum Mischbetrieb sind auch in den Zentrumsabschnitten von Wettingen und Neuenhof zu machen.

In zahlreichen Stellungnahmen wird die enge Verknüpfung zwischen LTB und OASE anerkannt. Die Kantonalparteien SVP, FDP, Die Liberalen und SP, die Bezirks- und Ortsparteien CVP Wettingen und Neuenhof, SP Bezirk Baden, SP Stadt Baden und SP Einwohnerratsfraktion Brugg, die Gemeinde Wettingen, die Stadt Baden und Baden Regio fordern, die weitere Planung in ein einziges Verfahren zusammenzuführen.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt stellt weiterhin die enge Abstimmung der Planungen von LTB, Gesamtverkehr und Strasseninfrastruktur sicher. Ob Umnutzung der Hochbrücke, Zentrumsentlastung Baden und neue MIV-Limmatbrücke in demselben Verfahren behandelt werden sollen, wird geprüft.

6.3 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard

Die Aufnahme einer S-Bahn-Haltestelle Tägerhard an der Bahnstrecke Wettingen–Würenlos in den kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis findet bei den Kantonalparteien, der Standortgemeinde Wettingen, allen weiteren Gemeinden und Ortsparteien im Perimeter, bei Baden Regio und beim Kanton Zürich einhellig Zustimmung. Der Grossteil der Verbände stimmt ihr ebenfalls zu. Unter den Gewerbebetrieben und den eher wenigen Privatpersonen aus dem Raum Wettingen/Neuenhof, die eine eigenständige Stellungnahme abgegeben haben, halten sich Befürworter und Gegner der Haltestelle in etwa die Waage. Namentlich die Ortsparteien und der Gemeinderat Wettingen, aber auch Baden Regio, umliegende Gemeinden, die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen sowie mehrere weitere Verbände und Personen weisen darauf hin, dass die Verknüpfung von S-Bahn, Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr weiter zu optimieren ist und dabei die Belange der Landschaftszone Sulperg-Rüsler und der Landwirtschaft berücksichtigt werden müssen.

Aufgrund dieser Stellungnahmen ergeben sich keine Anpassungen in dieser Botschaft und im zugehörigen Erläuterungsbericht. Die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und LTB werden spätestens in der Projektierung optimiert, die Belange Landschaft gelten als zwingende Rahmenbedingung.

6.4 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp

Die Aufnahme einer Tramhaltestelle Asp in den kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis findet bei der Standortgemeinde Spreitenbach, alle weiteren Gemeinden und Baden Regio einhellig und bei den Kantonal- und Ortsparteien grösstenteils Zustimmung. Die Kantonalparteien CVP und Grüne lehnen sie ab, weil die Nutzungsplanung dafür noch zu wenig fortgeschritten sei respektive auf weitere Wohn- und Gewerbenutzungen in diesem Gebiet zu verzichten sei. Der Kanton Zürich beantragt Verzicht auf den Richtplaneintrag – einerseits wegen zurzeit fehlender Fahrzeitreserven für einen Halt, andererseits mit Verweis auf den Siedlungstrenngürtel, zu dem sich beide Kantone im Zukunftsbild zum Agglomerationsprogramm 3. Generation bekannt haben. Die Verbände stimmen dem Vorhaben weitestgehend zu, der VCS lehnt es mit Verweis auf den Siedlungstrenngürtel ab.

Aufgrund dieser Stellungnahmen ergeben sich keine Anpassungen in dieser Botschaft. Der Siedlungstrenngürtel wird in der Botschaft abgebildet. Der Richtplaneintrag dient der Freihaltung für eine Haltestelle im bereits eingezonten Gebiet, der Siedlungstrenngürtel wird nicht beschnitten.

6.5 Weitere Eingaben

Der Bund erteilt dem Kanton Aargau verschiedene Koordinations- und Erklärungsaufträge, die bis zur Festsetzung zu erledigen sind. Der Kanton Zürich, die SBB und die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen geben Hinweise zum Koordinationsbedarf mit bestehender oder geplanter Eisenbahninfrastruktur und für die Gestaltung des öV-Angebots im Zusammenhang mit der späteren Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturelemente. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer des vorgesehenen Wohnschwerpunkts Tägerhard halten fest, dass sie die beabsichtigte Siedlungsentwicklung ablehnen und dafür kein Land zur Verfügung stellen.

Die Kantonalparteien SVP und grünliberale, die Ortsparteien SVP Würenlos, SVP und CVP Obersiggenthal, grünliberale Wettingen sowie der AGV, die AVK, ASTAG, IG OASE so nicht, das Gewerbe und der Grossteil der Privatpersonen verleihen ihrer Befürchtung Ausdruck, dass die Weiterführung der LTB zu Beeinträchtigungen des MIV und des gewerblichen Verkehrs führen werde.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurde in dieser Botschaft und im zugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, dass bis zur Festsetzung zu klären ist, welche begleitenden Massnahmen für die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses im regionalen Strassennetz notwendig sind. Perimeter und Inhalte für die nötigen Vertiefungsarbeiten werden bis zur Festsetzung definiert.

Schliesslich lässt ein Teil der kritischen Eingaben zu einer Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden vermuten, dass die Vernehmlassenden dabei eine zusätzliche S-Bahn-Strecke respektive ein Eisenbahnsystem vor Augen hatten.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurde in dieser Botschaft ein Exkurs Systemwahl Tram (Kapitel 3.1.1) eingefügt.

Grünliberale Aargau, grünliberale Wettingen, CVP Neuenhof und Lebenswerte Stadt verlangen, eine Weiterführung der LTB von Baden Richtung Siggenthal und/oder Rohrdorferberg als Vororientierung in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Die Prüfung einer Weiterführung über Baden hinaus – vor allem Richtung Siggenthal und zum Paul Scherer Institut (PSI) Würenlingen –, aber ohne ausdrücklichen Wunsch nach einem Richtplaneintrag wünschen auch zahlreiche weitere Stellungnehmende, namentlich die Kantonalparteien BDP, CVP, FDP. Die Liberalen, SP und SVP, regionale Bezirks- und Ortsparteien, die Stadt Baden, ZurzibietRegio und verschiedene Gemeinden aus dem Bezirk Zurzach.

Im MJP öV ist die Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden und, in einer späteren Phase, eine Verlängerung bis Obersiggenthal als Entwicklungsmodul enthalten. Der Realisierungszeitpunkt ist abhängig von Verfahrensdauer, Mitfinanzierung des Bundes (Agglomerationsprogramme) und Projektierung/Realisierung der notwendigen begleitenden Massnahmen.

6.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung

Der Richtplaneintrag zur Weiterführung der LTB im Abschnitt Killwangen–Neuenhof–Wettingen–Baden findet bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossen und bei den Kantonalparteien grossmehrheitlich Zustimmung. Unter den neun Verbänden und fünf Ortsparteien der Gemeinden im Perimeter, die sich geäussert haben, halten sich jeweils Befürworter und Gegner in etwa die Waage, wobei die Ablehnung vor allem mit befürchteten Beeinträchtigungen der Strassenkapazität begründet wird.

Bei der Weiterführung der LTB bis Baden zeigen sich insbesondere zwei Herausforderungen, die bis zur Festsetzung geklärt werden müssen:

- Betriebliche Machbarkeit und Stabilität von Streckenabschnitten im Mischbetrieb Tram/MIV/Velo/Fussverkehr, insbesondere über die Hochbrücke und den Schulhausplatz in Baden
- Sicherstellen von Leistungsfähigkeit und Stabilität im Regionalen Strassennetz bei allfälligen Beeinträchtigungen durch die LTB.

Auch die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und die Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp am Trasse der LTB – finden bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossen sowie bei den Kantonalparteien, Ortsparteien der betroffenen Gemeinden und Verbänden grossmehrheitlich Zustimmung.

7. Auswirkungen

7.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. In diesem Kapitel wird erläutert, welchen Beitrag eine Tramlinie von Killwangen nach Baden mit Umsteigeknoten Wettingen Tägerhard und eine Haltestelle Spreitenbach Asp zu einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Aargau leisten. Die Abschätzung der Wirkungen des Vorhabens auf Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt basiert auf der Anwendung der Checkliste Interessenabwägung Nachhaltigkeit.

Die Weiterführung der LTB nach Baden kann nur umgesetzt werden, wenn mindestens der Schulhausplatz Baden durch die Realisierung der Zentrumsentlastung Baden gemäss rGVK OASE oder durch andere noch zu definierende Massnahmen vom MIV entlastet wird. Die Umsetzung dieser OASE-Elemente (respektive von anderen Massnahmen zur MIV-Entlastung) wird folglich als Grundvoraussetzung für das vorliegende Vorhaben angenommen. Entsprechend werden die Auswirkungen einer erfolgreichen Umsetzung einer Tramstrecke von Killwangen nach Baden mit Umsteigeknoten Tägerhard sowie einer Haltestelle Spreitenbach Asp zusätzlich zum rGVK OASE (respektive von anderen Massnahmen zur MIV-Entlastung) mit Zeithorizont 2040 auf das Gebiet der Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Würenlos, Wettingen, Neuenhof und Baden beurteilt. Als Referenzzustand gilt die Situation im Jahr 2040 mit dem realisierten Vorhaben rGVK OASE, aber ohne verlängerte LTB. Die Beurteilung stellt damit den "Zusatznutzen" des Vorhabens über das rGVK OASE (respektive von anderen Massnahmen zur MIV-Entlastung) hinaus dar. Die rGVK OASE-Elemente selber wurden bereits ein erstes Mal im Rahmen des Eintrags als Zwischenergebnis beurteilt ([17.87] Botschaft vom 3. Mai 2017 betreffend Anpassung des Richtplans; Aufnahme der Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE) als Zwischenergebnis (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1); neues Richtplankapitel M 1.2 "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau").

Die bei der Beurteilung angewendeten, und in den folgenden Grafiken aufgeführten Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, entsprechen den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss dem vierten Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom Dezember 2016.

Das Vorhaben wirkt sich auf alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit aus: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Wirkungen sind mehrheitlich positiv, wobei in den Dimensionen Wirtschaft und Umwelt auch vereinzelte negative Wirkungen resultieren.

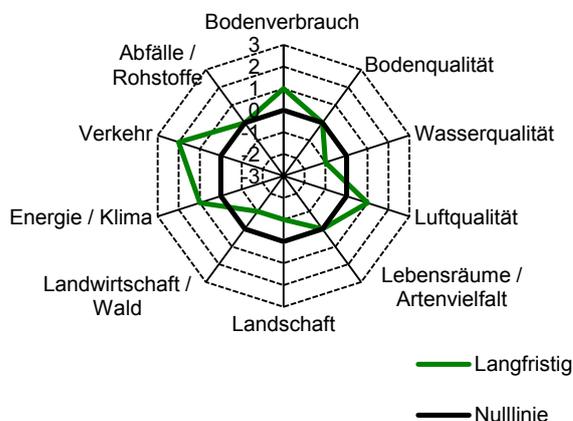
7.1.1 Ökologische Dimension (vgl. Abbildung 6)

Die grösste positive Auswirkung des Vorhabens in der ökologischen Dimension ist im Themenfeld Verkehr zu verorten: So kann die Weiterführung der LTB von Killwangen bis Baden als hochwertiger Feinverteiler die Qualität des öV im Limmattal markant steigern und so den Umstieg auf den öV begünstigen. Durch die Feinverteilung wird zudem der Velo- und Fussverkehr von und zu den Haltestellen gefördert. Die dadurch resultierende Reduktion des MIV führt zu einer Verbesserung der Luftqualität und zur Reduktion von CO₂-Emissionen, was sich in einer positiven Bewertung der entsprechenden Themenbereiche niederschlägt. Auch bezüglich des Bodenverbrauchs fällt die Beurteilung positiv aus. Zwar benötigt das Tram ein Eigentrassee entlang der Zürcherstrasse und im Bereich Tägerhard, was zu zusätzlichem Bodenverbrauch führt. Grundsätzlich fördert die bessere Erschliessung mittels Tram aber die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen.

Negative Auswirkungen auf die Landschaft zeigen sich durch die Zerschneidung der Landschaft zusätzlich zur bereits bestehenden Strasse und die neue Brücke für das Tram parallel zur Autobahnbrücke, welche die negative Wirkung auf das Landschaftsbild verstärkt. Auch die Landwirtschaft ist infolge Verlusts von Landwirtschaftsflächen (teilweise Fruchtfolgeflächen [FFF]) durch den Trasseebau negativ betroffen. Bezüglich der Wasserqualität gilt es zu berücksichtigen, dass das Trasseebau teilweise in den Grundwasserschutzzonen S2 und S3 liegt und entlang der Schutzzone 1 führt. Für den Trasseebau in der Zone S2 muss ein überwiegendes öffentliches Interesse am Bau nachgewiesen werden.

Insgesamt überwiegen die positiven Auswirkungen auf die Dimension Umwelt.

Abbildung 6: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Umwelt. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.



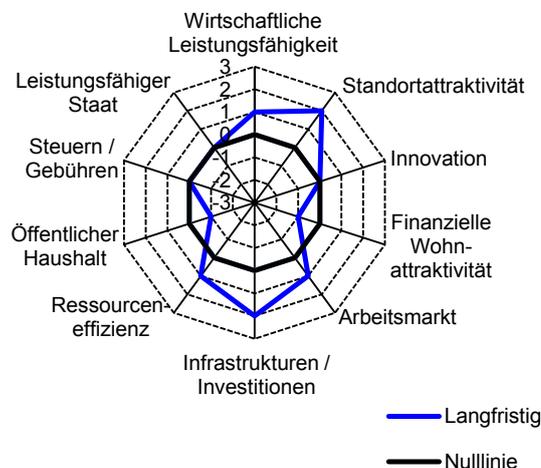
7.1.2 Wirtschaftliche Dimension (vgl. Abbildung 7)

Das Vorhaben wirkt sich besonders positiv auf die Themenfelder Infrastruktur/Investitionen und die Standortattraktivität aus: Durch die Weiterführung der LTB kann deren Bewirtschaftung optimiert und ihre Attraktivität gesamthaft gesteigert werden. Hinzu kommt, dass für die Weiterführung des Trams teilweise auf die bestehende Strasseninfrastruktur gesetzt und diese damit optimal genutzt werden kann. Die Standortattraktivität wird durch die bessere Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten und der erwünschten, stärkeren Siedlungsentwicklung nach innen deutlich gesteigert. Dies führt zu urbanerem Lebensstil, zu mehr Dienstleistungsangeboten, zu höherer Bevölkerungsdichte, zu mehr sozialen Kontakten und einer erhöhten Attraktivität für Unternehmen, die sich gegebenenfalls in der gut erschlossenen Region ansiedeln. Dadurch können zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit kann gestärkt werden.

Die zunehmende Standortattraktivität hat aber auch ihre Schattenseiten: So ist davon auszugehen, dass durch die bessere Erreichbarkeit der Region die Immobilienpreise steigen werden, was die finanzielle Wohnattraktivität schmälert. Ebenfalls negativ zeigen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt von Kanton und Gemeinden. Das Vorhaben bedarf Investitionen von 465 Millionen Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 %). Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton ist noch offen. Für die Gemeinden fallen Investitionen zur Anbindung an das bestehende Strassen- und Wegenetz sowie allfällige Infrastruktur (zum Beispiel Veloabstellplätze) an. Gleichzeitig kann es in den Gemeinden durch die Ansiedlung von neuen Unternehmen und Privatpersonen zu einer Erhöhung des Steuersubstrats kommen.

Insgesamt überwiegen die positiven Auswirkungen auf die Dimension Wirtschaft.

Abbildung 7: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Wirtschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

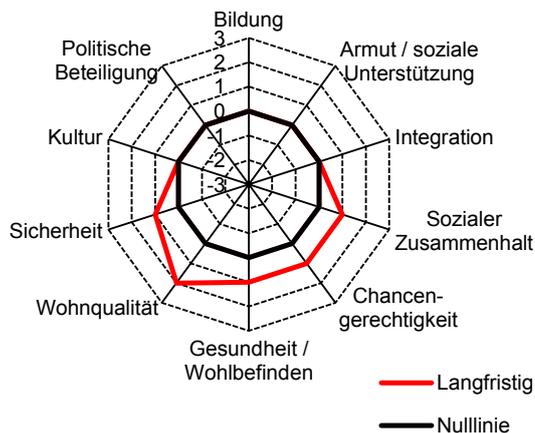


7.1.3 Gesellschaftliche Dimension (vgl. Abbildung 8)

Die grösste positive Auswirkung zeigt sich bei der Wohnqualität. Diese wird durch die – dank der Reduktion des MIV – geringere Lärmbelastung sowie durch die verbesserte öV-Erschliessung deutlich erhöht. Auch die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende wird durch die Reduktion des MIV sowie durch die, mit dem Bau des Trams einhergehenden Aufwertung der Strassenräume verbessert. Der gesteigerte Fuss- und Veloverkehr wirkt sich positiv auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung aus. Die bessere öV-Erschliessung kommt Menschen mit einer Behinderung, Menschen ohne Fahrausweis sowie Menschen, die sich kein Auto leisten können zugute und fördert so die Chancengerechtigkeit.

Aus der besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten kann ein verstärktes Bevölkerungswachstum resultieren, was in wachstumskritischen Teilen der Bevölkerung Ängste auslösen kann. Insgesamt kann jedoch davon ausgegangen werden, dass durch die Verlängerung der LTB das Verbundenheitsgefühl der "Limmattalgemeinden" gefördert und der soziale Zusammenhalt gestärkt wird.

Abbildung 8: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Gesellschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.



7.2 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die nächsten vier Abschnitte geben einen groben Überblick über die finanziellen Auswirkungen von Planung, Projektierung, Bau und Betrieb einer Tramlinie von Killwangen nach Baden mitsamt dem Umsteigeknoten Tägerhard und einer Haltestelle in Spreitenbach Asp. Zusätzlich zu den externen Projektierungskosten werden Eigenleistungen durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu erbringen sein. Die Planungen erfordern aber keine zusätzlichen Stellen seitens Kantons.

7.2.1 Planungskosten bis Abschluss Richtplanverfahren

Für die Erarbeitung von Grundlagen für einen Eintrag im Kantonalen Richtplan der LTB im Abschnitt Killwangen – Baden und somit für die bisherigen Planungsarbeiten hat der Regierungsrat am 2. April 2008 einen Verpflichtungskredit von brutto Fr. 300'000.– beschlossen und diesen am 1. November 2017 um Fr. 250'000.– auf Fr. 550'000.– erhöht. Sollte für die ausserordentlich komplexe räumliche Abstimmung im sehr dynamischen Entwicklungsraum entlang des LTB-Trassees ein höherer Aufwand nötig sein, so kann ein weiterer Planungskredit (unter Einrechnung des bestehenden Verpflichtungskredits) in der Finanzkompetenz des Regierungsrats beantragt werden. Es handelt sich um Vorlaufkosten zur späteren Realisierung des Trams im Abschnitt Killwangen–Baden. Es erfolgt keine Weiterverrechnung dieser Kosten an die Gemeinden oder an Dritte.

7.2.2 Projektierungskosten nach Abschluss Richtplanverfahren

Für die Weiterbearbeitung des Projekts wird nach der Festsetzung vom Grossen Rat auch ein Projektierungskredit zu bewilligen sein, da die Projektierungskosten für die Ausarbeitung von Vorprojekt und Bauprojekt voraussichtlich über 5 Millionen Franken liegen und somit in die Beschlusszuständigkeit des Grossen Rats fallen. Diese Ausgaben gehen zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

7.2.3 Investitionskosten (Grobschätzung)

Die Umsetzung des Vorhabens löst Investitionskosten von rund 465 Millionen Franken aus (Kostenschätzung 2018). Die ausgewiesenen Kosten haben im jetzigen Planungsstadium eine Kostengenauigkeit von $\pm 30\%$. Bis zum Abschluss des Bauprojekts wird die Kostengenauigkeit auf $\pm 10\%$ verbessert.

Analog zur LTB im Abschnitt Zürich Altstetten–Killwangen wird parallel zur Projektierung der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden zu definieren sein. Der Kanton geht von einer Mitfinanzierung des Bundes von rund 35 % im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus. Sollte der Bund Traminfrastruktur zukünftig aus dem BIF finanzieren, so wäre auch eine vollständige Übernahme der Investitionskosten durch den Bund denkbar – dies setzt jedoch eine Praxisänderung seitens Bund voraus.

7.2.4 Investitionsfolgekosten (Grobschätzung)

Für den Betrieb des Trams im Abschnitt Killwangen–Baden ist bei heutiger Kostenbasis und je nach Dichte des Fahrplanangebots mit Vollkosten zwischen 6 und 13 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Mit einer Kompensation durch Aufwandsreduktion beim Busangebot ist aus heutiger Sicht nicht zu rechnen, weil die ergänzende Feinerschliessung sichergestellt und der steigenden Nachfrage angepasst werden muss. Nimmt man nach einer gewissen Anlaufphase eine Kostendeckung von 50 % an, so ist mit einem Mehraufwand für den Kanton von 3,0–6,5 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Hinzu kommen die Aufwendungen für Betrieb und Abschreibung der Infrastruktur in der Grössenordnung von 1–2 Millionen Franken pro Jahr, die grundsätzlich aus den durch den Bund festgesetzten Trassenbenutzungsgebühren gedeckt werden.

Bei Verzicht auf das Tram fällt beim Busangebot bis 2040 wegen steigender Nachfrage ein erhöhter Abgeltungsbedarf von rund 1–2 Millionen Franken pro Jahr auf den bestehenden Busachsen an. Dem reduzierten Mehraufwand steht in diesem Fall auch ein reduzierter Nutzen gegenüber: ohne die direkte Tramverbindung Neuenhof–Tägerhard entfällt die direkte Anbindung des Wohn- und Arbeitsschwerpunkts sowie der Sport- und Veranstaltungsstätten Tägerhard-Ost an Neuenhof und über den S-Bahn-Anschluss in Killwangen-Spreitenbach ans Zürcher Limmattal. Ab 2040 erreichen die Busachsen ihre Kapazitätsgrenze. Dann ist eine Leistungssteigerung nur noch möglich mit Umstellung auf Trambetrieb.

7.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Auswirkungen auf die Wirtschaft sind unter Kapitel 7.1.2 erläutert.

7.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Auswirkungen auf die Gesellschaft sind unter Kapitel 7.1.3 erläutert.

7.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind unter Kapitel 7.1.1 erläutert.

7.6 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Standortgemeinden profitieren unmittelbar von den Angebotsausbauten, der imagefördernden Adressbildung und den Entwicklungsimpulsen im Umfeld der Tram- und S-Bahn-Haltestellen. Die Linienführung nimmt Rücksicht auf die bestehenden räumlichen Strukturen und schafft gleichzeitig eine wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung für die neu und weiter zu entwickelnden Räume. Die Planungen zur LTB im Abschnitt Killwangen–Baden sind koordiniert mit den Planungen der Gemeinden. Eine enge Koordination der verschiedenen Planungen ist sowohl durch die Gemeinde als auch den Kanton sichergestellt.

7.7 Auswirkungen auf andere Regionen des Kantons Aargau

Die anderen Regionen profitieren ganz allgemein von der besseren Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten im Limmattal dank des attraktiven, leistungsfähigen öV-Angebots im Limmattal. Aus der Weiterführung der LTB bis Baden und den beiden neuen Haltestellen in Wettingen beziehungsweise Spreitenbach resultieren jedoch keine konkreten Auswirkungen auf benachbarte Regionen im Kanton Aargau.

7.8 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Weiterer Koordinationsbedarf mit dem Bund (Bundesamt für Strassen und Bundesamt für Verkehr). Mit dem Bundesamt für Strassen ist die räumliche Abstimmung zwischen der neuen LTB-Brücke von Neuenhof nach Wettingen Tägerhard über die Limmat mit der Freihaltung für einen Ausbau der Nationalstrasse zu vervollständigen. Um Bundesmittel im Rahmen von zukünftigen Agglomerationsprogrammen zu erhalten, muss sich der Kanton Aargau nach den zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben des Bundes richten. Beim Bundesamt für Verkehr ist darauf hinzuwirken, dass die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard in die Ausbauplanung des Bundes aufgenommen wird, während die Aufgabe des Kantons in der planerischen Freihaltung besteht. Die entsprechenden Aufträge und Hinweise des Bundes sind in die Anhörungsauswertung eingeflossen und können – soweit richtplanrelevant – bis zur Festsetzung geklärt werden.

Die LTB im Abschnitt Zürich Altstetten–Killwangen stellt das zukünftige Rückgrat der öV-Erschliessung des gemeinsamen Agglomerationsraums Limmattal der beiden Kantone Aargau und Zürich dar. Bau und Inbetriebnahme über die ganze Strecke sind ein gemeinsames Vorhaben der Kantone Aargau und Zürich, das auch vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme als integrales, kantongrenzübergreifendes Projekt anerkannt wurde. Eine Weiterführung bis Baden ist die konsequente Vervollständigung einer einheitlichen, leistungsfähigen öV-Infrastruktur über den ganzen gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum Limmattal über die Kantonsgrenze hinweg bis Baden. Das zukünftige Fahrplanangebot inklusive Anschlüsse zwischen LTB und S-Bahn sowie die betriebliche Realisierbarkeit von Halten an den neuen Haltestellen sind in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich (im Fall Wettingen Tägerhard auch mit SBB und Bundesamt für Verkehr) zu klären.

8. Anpassung Kantonalen Richtplan

Diese drei Infrastrukturelemente sollen im Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen werden (vgl. Beilage: Anpassung Richtplantext und Richtplankarte):

- Tramtrasse Killwangen–Neuenhof–Wettingen–Baden
- S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard
- LTB-Haltestelle Spreitenbach Asp

9. Vertiefende Arbeiten bis zur Festsetzung

In kontinuierlicher enger Abstimmung mit den weiteren Planungen im Limmattal mit Baden-Wettingen als Zentrum sind folgende Themen nach dem Eintrag in den Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis bis zur Festsetzung beziehungsweise für die vollständige räumliche Abstimmung zu vertiefen:

Linienführung LTB (räumliche Abstimmung)

- Konflikt mit Bauverbot in Grundwasserschutzzone S2 (Gebiet Baden Kantonsschule)
- Brauchwasserfassung Wettingen Tägerhard
- Hochwasserschutz
- Lärmschutz
- Altlasten und belastete Standorte

- archäologische Fundstellen
- Abklärungen zu Nachfragepotenzial und Erschliessungswirkung einer Linienführungsvariante über Bahnhof Neuenhof
- Detaillierte Abklärungen zur Querung von Limmat und SBB-Trasse Tägerhard
- Konkretisierung der Linienführung im östlichen Teil von Wettingen abgestimmt auf Siedlungsstruktur, Strassen-, Velo- und Fusswegnetz sowie Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler
- Abstimmung zwischen Linienführung Planung der Mittelschulstandorte
- Prüfung Lage der Endhaltestelle Baden mit Option auf Weiterführung Richtung Siggenthal

Linienführung LTB (betrieblich-technische Abklärungen)

- Nachweis der Funktionsfähigkeit von MIV und Veloverkehr auf den parallelen Achsen Landstrasse und Zentralstrasse in Wettingen sowie auf der Hochbrücke
- Vertiefung der verkehrstechnischen Aspekte auf Strassenabschnitten im Mischverkehr sowie des Zusammenspiels mit dem Veloverkehr
- Strassenabschnitte und Knoten mit Mischverkehr Tram/MIV mit Kostenschätzung für allfällige Entflechtungen
- Statik Schlossbergtunnel und Hochbrücke Baden mit Kostenschätzung für allfällige Ertüchtigung
- Anpassungen Busnetz

S-Bahn-Haltestelle Tägerhard

- Brauchwasserfassung Wettingen Tägerhard
- Berührungspunkte mit inventarisierten Trockenwiesen und Trockenweiden (TWW-Objekt Nr. 4562 "Bernau")
- archäologische Fundstellen
- Umsteigeknoten Tägerhard und Lage der Haltestelle LTB
- Integration Bus in den Umsteigeknoten

LTB-Haltestelle Asp

- Dimensionierung Publikumsanlagen zur Raumfreihaltung

10. Weiteres Vorgehen

Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Zwischenergebnis in der Kommission	Juni 2020
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Zwischenergebnis im Grossen Rat	Herbst 2020
Vertiefungsarbeiten für Richtplananpassung Festsetzung	2021/2022
öffentliche Anhörung/Mitwirkung Richtplananpassung Festsetzung	Ende 2022
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Festsetzung im Grossen Rat	2023/2024
Botschaft Kreditbeschluss Vorprojektierung	2023/2024
Botschaft Kreditbeschluss Projektierung	Ca. 2026
Botschaft Investitionskredit	Ca. 2029
Realisierung	Ca. 2032 bis 2036

Antrag

1.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Killwangen–Baden, Weiterführung Limmattalbahn (LTB) bis Baden gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

2.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Spreitenbach, Neue Haltestelle Asp gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

3.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Wettingen, Neue Haltestelle Tägerhard gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

Regierungsrat Aargau

Beilagen

- Anpassung Richtplantext und Richtplankarte (Beilage 1)
- Erläuterungsbericht "Limmattalbahn-Weiterführung bis Baden; Eintrag Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis" (Beilage 2)