



KANTON AARGAU

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

1. September 2020

AUSWERTUNGSBERICHT

Aus der Anhörung/Mitwirkung zur Richtplananpassung Zwischenergebnis Limmattalbahnhof Killwangen – Baden, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard und Limmattalbahnhof Asp (Kapitel M 3.3)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Verfahren und Stellungnahmen	3
1.2 Exkurs Systemwahl Tram	4
2. Auswertung	5
2.1 Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden	5
2.1.1 Grundsatz	5
2.1.2 Linienführung	5
2.2 Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostargau – rGVK OASE 2040	6
2.3 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard	7
2.4 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp	8
2.5 Weitere Eingaben	8
2.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung	9
3. Zusammenzug der Anträge	9
3.1 Begriffsklärung	9
3.2 Beantwortung	10

1. Einleitung

1.1 Verfahren und Stellungnahmen

Die öffentliche Anhörung zur Richtplananpassung der drei Vorhaben Limmattalbahn Killwangen – Baden, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard und Limmattalbahn-Haltestelle Asp auf Stufe Zwischenergebnis dauerte vom 18. Oktober 2019 bis am 17. Januar 2020. Den Gemeinden der Regionen Baden und Brugg, den Regionalplanungsverbänden, den Parteien, den Verbänden, den Transportunternehmen, dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Baudirektion des Kantons Zürich wurde der Entwurf Anpassung Richtplan zur Stellungnahme unterbreitet. Als Grundlage für die Auswertung wurde der "Fragebogen zur Anhörung Limmattalbahn" vom 18. Oktober 2019 versendet.

Im vorliegenden Bericht werden die Anträge, Fragen und Hinweise aus den Eingaben der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung zu den drei Vorhaben Limmattalbahn Killwangen – Baden, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard und Limmattalbahn-Haltestelle Asp zusammengefasst.

Insgesamt sind 147 Stellungnahmen plus 3 Sammelstimmungen/Standardantworten mit insgesamt 800 Unterschriften eingegangen (Antworten ohne nachvollziehbaren Absender sind nicht enthalten). Sie verteilen sich auf:

9	Gemeinden	Baden, Birmenstorf, Ehrendingen, Ennetbaden, Fislisbach, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen, Würenlos
1	weitere kommunale Behörde	Ortsbürgerkommission Wettingen
2	Regionalplanungsverbände	Baden Regio, ZurzibietRegio
8	Kantonalparteien	BDP, CVP, FDP.Die Liberalen, Grüne, grünliberale, *jevp, SP, 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
1	Nachbarkanton	Kanton Zürich (Baudirektion)
1	Bundesamt	Bundesamt für Raumentwicklung ARE
9	Verbände, Organisationen	Aargauischer Gewerbeverband (AGV), Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK), Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), ASTAG Sektion Aargau, VCS Sektion Aargau, Interessengemeinschaft OASE so nicht, Verein Lebenswerte Stadt (Wettingen), Aargauer Wanderwege, Pro Bahn Zürich
4	Transportunternehmen	SBB, VBZ Verkehrsbetriebe Zürich, Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen, Postauto Nordschweiz

9	Privatunternehmen	Bovida Real Estate Baar, EMAG Kappelerhof AG Baden, EMATAG AG Baden, freigutpartners IP Law Firm Baden, Garage Matter AG Neuenhof, Lüscherhof Wettingen, Permo GmbH Baden, Spenglerei Martin Keller AG Nussbaumen und Zaarad AG Nussbaumen
895	Einzelpersonen	<i>summarisch wiedergegeben, 800 Personen haben Sammelstellungen oder Standardantworten der Interessengemeinschaft (IG) OASE so nicht eingereicht</i>

Weitere Parteien, Gemeinden, Organisationen, Unternehmen/Gewerbebetriebe und Privatpersonen haben sich in der zeitgleich durchgeführten Anhörung zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (rGVK OASE) zu Themen der Limmattalbahnhof geäußert. Im vorliegenden Bericht sind der Vollständigkeit halber auch diese Stellungnahmen wiedergegeben.

1.2 Exkurs Systemwahl Tram

Ein Teil der kritischen Eingaben zu einer Weiterführung der Limmattalbahnhof von Killwangen bis Baden lässt vermuten, dass die Vernehmlassenden eine zusätzliche S-Bahn-Strecke respektive ein Eisenbahnsystem vor Augen hatten. Es wird daher betont, dass das Ziel des vorliegenden Richtplanverfahrens in der planerischen Freihaltung eines Trassees für ein Tram von Killwangen nach Baden besteht. Im Dezember 2022 wird die Limmattalbahnhof bis Killwangen in Betrieb genommen. Sie schliesst in Schlieren nahtlos an das bestehende Zürcher Tramnetz an.

Die Limmattalbahnhof 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 Limmattalbahnhof AG. Der Begriff "Bahnhof" als Firmenname und Marke soll verdeutlichen, dass sich das neue Tram im Agglomerationsgürtel qualitativ von den althergebrachten, eher langsamen Trams in den engen Innenstädten abhebt. Es unterscheidet sich insbesondere durch einen höheren Anteil Eigenstrasse, grössere Haltestellenabstände und damit eine höhere Beförderungsgeschwindigkeit.

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 Trassee besitzt. In der gewachsenen Bebauung ist aber auch Mischbetrieb auf der gleichen Fahrspur mit dem motorisierten Individualverkehr (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 der dadurch höheren Leistungsfähigkeit gegenüber dem Bus bevorzugt. Mit einem Tram können bis zu 3'000 Personen pro Stunde befördert werden. Mit den heutigen Gelenkbussen lassen sich auf der bestehenden Infrastruktur maximal 1'300 Personen pro Stunde transportieren. Das Tram fährt als leichtes Fahrzeug auf Sicht und hat einen Haltestellenabstand von ca. 500 m. Im Gegensatz dazu hat die S-Bahn einen minimalen Haltestellenabstand von 1,5 km und verkehrt mit schweren Eisenbahnfahrzeugen im Blockabstand. Dies erfordert unter anderem ein abgetrenntes Trassee mit wenigen, technisch gesicherten Querungen. Entscheidend für das Zielbild einer leistungsfähigen Tramachse (anstatt Bus) ist nebst der hohen Kapazität, der Beförderungsgeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit gerade auch die Erkenntnis, dass ein schienengebundenes System die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen sowie die verstärkte Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr 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.

Die bestehenden Baulinien entlang der vorgeschlagenen Linienführung gestatten die gemeinsame Führung von Tram und MIV. Auf welchen Abschnitten und mit welchen begleitenden Massnahmen das im Mischbetrieb auf der gleichen Fahrspur möglich ist, wird bis zur Richtplan-Festsetzung geklärt.

2. Auswertung

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

Nach den grösstenteils positiven Rückmeldungen aus der öffentlichen Anhörung hat der Regierungsrat die entsprechende Botschaft zuhanden des Grossen Rates verabschiedet. Allerdings bestehen bei der Bevölkerung auch ernst zu nehmende Vorbehalte. 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 (Siggenthal) sowie eine Mehrheit der Ortsparteien von nicht im Perimeter liegenden Gemeinden.

2.1 Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden

2.1.1 Grundsatz

Der Grundsatz, mit einem ressourcenschonenden Ausbau der Verkehrskapazität im Limmattal durch eine Weiterführung der Limmattalbahn 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 Limmattalbahn 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 Limmattalbahn eine neue S-Bahn-Haltestelle Fislisbach und eine direkte S-Bahn-Linie von dort nach Zürich favorisiert.

2.1.2 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 Verbände¹ 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 Limmattalbahn im Grundsatz befürworten, insbesondere die Ortsparteien CVP Neuenhof und team baden, äussern zur konkreten Linienführung Vorbehalte. Die CVP Neuenhof wünscht 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

¹ VCS Sektion Aargau, Verein Lebenswerte Stadt (Wettingen), Aargauer Wanderwege, Pro Bahn Zürich

Gemeindegebietes, ebenso vereinzelte Vertreter des Gewerbes². Der AGV, die AVK und ASTAG befürchten stellenweise Einschränkungen für den Güter- und Individualverkehr und verlangen konkrete Massnahmen oder eine alternative Linienführung. Vereinzelt³ wird eine Prüfung verlangt, ob und wie die Autobahnraststätte Würenlos an die Limmattalbahn angebunden werden kann.

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 der 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. Eine Variante verläuft zwischen Tägerhard- und Landstrasse weitgehend östlich der Landwirtschaftsfläche und tangiert den Kiesabbau. Die andere zusätzliche Variante verläuft entlang der Tägerhard- und Halbartenstrasse vollständig im bestehenden Siedlungs- und Strassenraum.

2.2 Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040

Bei der Frage, ob die mit dem rGVK 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 Limmattalbahn nach Baden sind, gehen die Haltungen weit auseinander. Es überwiegt die Ablehnung. Klare Zustimmung kommt bei den Parteien einzig von den Kantonalparteien FDP, Die Liberalen und BDP sowie von ZuzibietRegio. 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, grünliberale Wettingen, CVP Neuenhof und team baden die Umnutzung auch ohne rGVK OASE erfolgen, die Limmattalbahn rasch realisiert und in Koexistenz mit reduziertem MIV geführt werden. Die Stadt Baden sieht eine Umnutzung der Hochbrücke und die Entlastung des Schulhausplatzes durch das rGVK OASE durchaus als Voraussetzung für die Einführung der Limmattalbahn. Zu vertiefen sei jedoch auch, bei Verzicht auf eine neue Limmatbrücke, wie das Tram in Koexistenz mit reduziertem MIV über die Hochbrücke geführt werden kann. Die Gemeinden Wettingen und Würenlos lehnen eine neue MIV-Limmatbrücke ab und verlangen, dass die Limmattalbahn 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 Limmattalbahn. 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 Limmattalbahn. Von den Privatpersonen, die die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden befürworten, spricht sich der Grossteil für eine Offenhaltung der Hochbrücke für alle Verkehrsträger aus.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurde in der Botschaft und im zugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, dass bis zur Festsetzung zu klären ist, ob und mit welchen Massnahmen (eventuell Er-

² Garage Matter AG Neuenhof, Lüscherhof Wettingen, 203 Privatpersonen grösstenteils aus Neuenhof

³ FDP Aargau, Bovida Real Estate Baar

weiterung 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 Limmattalbahn und dem rGVK OASE anerkannt. Die Kantonalparteien SVP, FDP 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 Limmattalbahn, Gesamtverkehr und Strasseninfrastruktur sicher. Ob die Umnutzung der Hochbrücke, die Zentrumsentlastung Baden und die neue MIV-Limmatbrücke in demselben Verfahren behandelt werden sollen, wird geprüft.

2.3 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 Verbände⁴ 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 Befürworter⁵ und Gegner⁶ der Haltestelle in etwa die Waage. Namentlich die Ortsparteien und der Gemeinderat Wettingen, aber auch Baden Regio, umliegende Gemeinden⁷, die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen sowie mehrere weitere Verbände⁸, Gewerbebetriebe⁹ und Privatpersonen weisen darauf hin, dass die Verknüpfung von S-Bahn, Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr weiter zu optimieren sei und dabei die Belange der Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler und der Landwirtschaft berücksichtigt werden müssen.

Aufgrund dieser Stellungnahmen ergeben sich keine Anpassungen in der 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.

⁴ Aargauischer Gewerbeverband (AGV), Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), ASTAG Sektion Aargau, VCS Sektion Aargau, Verein Lebenswerte Stadt (Wettingen), Aargauer Wanderwege, Pro Bahn Zürich

⁵ Privatpersonen

⁶ EMAG Kappelerhof AG Baden, EMATAG AG Baden, freigutpartners IP Law Firm Baden, Garage Matter AG Neuenhof, Lüscherhof Wettingen, Permo GmbH Baden, Spenglerei Martin Keller AG Nussbaumen und Zaarad AG Nussbaumen, Privatpersonen

⁷ Stadt Baden, Gemeinde Spreitenbach

⁸ Lebenswerte Stadt, Pro Bahn

⁹ Lüscherhof Wettingen

2.4 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp

Die Aufnahme einer Tramhaltestelle Asp in den kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis findet bei der Standortgemeinde Spreitenbach, allen 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 respektive auf weitere Wohn- und Gewerbenutzungen in diesem Gebiet zu verzichten sei. CVP und SVP Obersiggenthal lehnen sie ebenfalls ab. 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 der 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.

2.5 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. Ausserdem nahmen sie Stellung zur Gestaltung des öV-Angebots im Zusammenhang mit der späteren Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturelemente. Die 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 Limmattalbahn zu Beeinträchtigungen des MIV und des gewerblichen Verkehrs führen werde.

Aufgrund dieser Stellungnahmen wurde in der 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 Limmattalbahn 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 der Botschaft ein Exkurs Systemwahl Tram (Abschnitt 3.1.1) eingefügt.

Grünliberale Aargau, grünliberale Wettingen, CVP Neuenhof und Lebenswerte Stadt verlangen, eine Weiterführung der Limmattalbahn 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 PSI Würenlingen –, aber ohne ausdrücklichen Wunsch nach einem Richtplaneintrag, wünschen auch zahlreiche weitere Stellungnehmende. Namentlich sind dies 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 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr ist die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden und, in einer späteren Phase, eine Verlängerung bis Obersiggenthal als Entwicklungsmodul enthalten. Der Realisierungszeitpunkt ist abhängig von der Verfahrensdauer, der Mitfinanzierung des Bundes (Agglomerationsprogramme) und der Projektierung/Realisierung der notwendigen begleitenden Massnahmen.

2.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung

Der Richtplaneintrag zur Weiterführung der Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden findet bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossen Zustimmung. Die Kantonalparteien befürworten den Richtplaneintrag grossmehrheitlich. 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 den befürchteten Beeinträchtigungen der Strassenkapazität begründet wird.

Bei der Weiterführung der Limmattalbahn 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 Limmattalbahn

Auch die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und die Tram-Haltestelle Spreitenbach Asp am Trasse der Limmattalbahn finden bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossen Zustimmung. Die Kantonalparteien, Ortsparteien der betroffenen Gemeinden und die Verbände äussern sich grossmehrheitlich zustimmend zur S-Bahn-Haltestelle.

3. Zusammenzug der Anträge

3.1 Begriffsklärung

Begriffsklärung zur Beantwortung der Anträge:

Zustimmung: Antrag wird berücksichtigt und Botschaft (Anpassung des Richtplans, Zwischenergebnis) entsprechend angepasst.

Kenntnisnahme: Thema kann projektrelevant sein, wird aber erst in einer späteren Planungsphase behandelt (Beispiel: besserer Lärmschutz).

Ablehnung: Antrag wird nicht berücksichtigt und Botschaft nicht entsprechend angepasst; mit Begründung (Beispiel: widerspricht bestehenden Richtplaneinträgen).

Nichteintreten: Antrag wird nicht berücksichtigt und Botschaft nicht entsprechend angepasst; mit Begründung, warum der Antrag nicht projekt- und richtplanrelevant ist (Beispiel: ausserhalb Perimeter).

3.2 Beantwortung

Alle Anträge und deren Beantwortung sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

Anträge	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
Die Gemeinde Neuenhof beantragt , eine Direkterschliessung der Industriequartiere ab dem Verkehrsknoten Zürcher-/Schwimmbadstrasse als Kompensation für die Behinderungen durch die LTB auf die Gewerbeerschliessung zu prüfen.	Kenntnisnahme. Wird in Vertiefungsstudie und/oder Vorprojekt beurteilt.
Die Gemeinde Neuenhof beantragt , bei der weiteren Projektierung die Lärmproblematik von der Limmatbrücke her über die gesetzlichen Vorgaben hinaus zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme. Wird bei Projektierung berücksichtigt und beurteilt.
Die Gemeinde Neuenhof beantragt gleiche Verbindlichkeit der flankierenden Massnahmen, wie sie die anderen Massnahmen des rGVK OASE im Richtplan erhalten.	Ablehnung. Der vorgesehene Richtplaneintrag auf Stufe Zwischenergebnis beschränkt sich auf die örtliche Festlegung der Linienführung ohne Planungsanweisungen. Soweit flankierende Massnahmen raumrelevant sind, werden sie bis zur Festsetzung ausgearbeitet.
FDP Aargau und FDP Bezirk Brugg beantragen in ihrer Stellungnahme zum rGVK OASE, die Verlängerung der LTB bis Baden als Zwischenergebnis vorzusehen.	Zustimmung. Ist in der Botschaft so vorgesehen.
Der Kanton Zürich (Baudirektion) beantragt , die LTB-Haltestelle Asp nicht in den Richtplan aufzunehmen, weil sie sich in einem Gebiet befinden würde, das gemäss dem Zukunftsbild im Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation in einer talquerenden Landschaftsspanne liegt. (Das Agglomerationsprogramm wurde von den beiden Kantonen Aargau und Zürich gemeinsam erarbeitet und beim Bund eingereicht [Kt. AG: RRB Nr. 2016-001347; Kt. ZH: RRB Nr. 1158/2016]).	Ablehnung. Das Gebiet Asp ist im kantonalen Richtplan bereits heute Siedlungsgebiet und teilweise eingezont. Der im Richtplan festgesetzte Siedlungstrenngürtel umschliesst es nordwestlich und südwestlich. Der Regierungsrat verpflichtete sich mit seiner Zustimmung zum Zielbild im Agglomerationsprogramm 3. Generation zu keiner Auszonung oder Entlassung aus dem Siedlungsgebiet, verbietet sich aber die weitere Ausdehnung desselben. Der vorgesehene Richtplaneintrag dient der Freihaltung für eine Haltestelle im bereits eingezonten Gebiet.
Der Kanton Zürich (Baudirektion) beantragt , die LTB-Haltestelle Asp nicht in den Richtplan aufzunehmen, weil das Gebiet um die vorgesehene Haltestelle Asp durch die beiden Haltestellen Niederfeld und Kreuzacker bereits gut erschlossen sein wird.	Ablehnung. Je nach zukünftigen Nutzungen kann ein Halt im Abstand von 300 m respektive 450 m von den benachbarten Haltestellen gerechtfertigt sein. Der vorgesehene Richtplaneintrag dient der Freihaltung für eine allfällige spätere Realisierung, präjudiziert diese aber nicht.
Der Kanton Zürich (Baudirektion) beantragt , die LTB-Haltestelle Asp nicht in den Richtplan aufzunehmen.	Ablehnung. Heute ist der zusätzliche Halt tatsächlich nicht umsetzbar. Der vorgesehene Richtplaneintrag

Anträge	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
<p>men, weil ein zusätzlicher Halt wegen der S-Bahn-Anschlüsse in Killwangen-Spreitenbach und Dietikon nicht sinnvoll umsetzbar ist.</p>	<p>dient der Freihaltung für eine allfällige spätere Realisierung und präjudiziert in keiner Weise die zukünftige Gestaltung von Fahrplan und Anschlüssen.</p>
<p>Die SBB beantragen den engen Einbezug von SBB Immobilien in der weiteren Planung für eine Abstimmung bezüglich betroffener Landflächen und Gebäude der SBB im Bereich Bahnhof Baden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Wird ab Vertiefungsstudie/Vorprojekt berücksichtigt, bei Bedarf auch bis Festsetzung.</p>
<p>Bovida Real Estate Baar beantragt zu prüfen, ob und wie die Autobahn-Raststätte Würenlos an die LTB angebunden werden kann. Der Standort sei prädestiniert für eine P+R-Anlage. So können der Ausbau von P+R-Anlagen gemäss Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU gefördert werden und die Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität gemäss Anhörungsbericht rGVK OASE verbessert werden.</p>	<p>Nichteintreten: Das P+R-Angebot ist Bestandteil der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU. Zurzeit wird ein Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität erarbeitet, das dem Thema die nötige Aufmerksamkeit gibt. Das Thema P+R wird verfahrensmässig unabhängig von der LTB und dem rGVK OASE gefördert.</p>