



**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

10. Januar 2024

**ANHÖRUNGSBERICHT**

---

Gemeinden Neuenhof und Würenlos; Kantonale Veloroute R500,  
B-8060 Limmatsteg Chlosterschür; Verpflichtungskredit

---

---

## Zusammenfassung

Im Gebiet der Landschaftsspange Sulperg-Rüsler ist in verschiedenen Konzepten ein Übergang über die Limmat für den Velo- und Fussverkehr vorgesehen. Im Arbeitsprogramm der Landschaftsspange Sulperg-Rüsler zur Umsetzung des Regionalen Sachplans ist der Übergang zusammen mit dem Tal querenden Erholungsweg als künftiges Leuchtturmprojekt ausgewiesen. Für den im kantonalen Richtplan festgesetzten Agglomerationspark Limmattalpark ist ein Übergang in diesem Bereich ebenfalls von grosser Bedeutung für die Vernetzung der Velo- und Fussverkehrsverbindungen (kantonale Veloroute 520 nördlich der Limmat, kantonale Veloroute 521 südlich der Limmat, regionale Veloroute, diverse Wander- und Fusswege). Um qualitativ hochwertige Projektvorschläge auswählen zu können, wurde 2020 ein Projektwettbewerb durchgeführt; daraus resultierte das erstrangierte und mit dem ersten Preis ausgezeichnete Projekt "ARDEIDAE".

Die in einer Machbarkeitsstudie von 2015 aufgezeigte Lösung wurde in die Velomassnahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaaargau, Teil Baden, als Massnahme mit Priorität aufgenommen. Der Grosse Rat hat am 4. Mai 2021 mit der entsprechenden Anpassung des Richtplans die örtliche Festlegung zur Veloinfrastruktur "Festsetzung Velo-Hauptverbindungen" auf dem Gemeindegebiet von Neuenhof und Würenlos, Abschnitt Velosteg Sulperg-Rüsler über die Limmat, als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes gemäss Richtplankapitel M 4.1 beschlossen.

Bei der Entwicklung des Tragwerkskonzepts für den Limmattsteg war zu berücksichtigen, dass der Standort in einem ruhigen Naturraum des Flusses mit einer reichen Fauna und Flora liegt und Teil des Auenschutzparks des Kantons Aargau ist, dass der Boden im Flussbett in den 60er und 70er Jahren kontaminiert wurde sowie dass die geometrischen Gegebenheiten und die Asymmetrie der Ufer zu beachten sind. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte resultierte ein Bauwerk mit einer grossen Spannweite, was die Überquerung der Limmat durch eine einzige Spange ermöglicht. Damit können die Massnahmen optimal in die Landschaft eingegliedert und das Risiko einer möglichen Umweltverschmutzung minimiert werden.

Der neue Fuss- und Velosteg verbindet die Ufer der Limmat, ohne Zwischenstützen im Flussbett, durch einen schlanken einfachen Balken. Er ist 123 m lang und besteht aus einem trapezförmigen Kastenquerschnitt in variablen Höhen aus Baustahl mit einer Schicht von Ultra-Hochleistungs-Faserbeton (UHFB). Während die Breite der Oberkante von 3,60 m über die ganze Länge der Brücke konstant bleibt, verengt sich die Unterkante des Kastenquerschnitts nach und nach bis zur Stegmitte von 3,36 m auf 2,10 m. Dies verleiht dem Steg mehr Leichtigkeit und schützt die Seitenflächen vor Witterungseinflüssen. Mit dem Steg und den beiden Knoten an den Widerlagern wird die 3,50 m breite Fussgänger- und Velorouten-Verbindung zwischen der Bahnunterführung auf dem Gebiet der Gemeinde Neuenhof und dem Gartenparkplatz im Gebiet Chlosterschür der Gemeinde Würenlos erstellt.

Die Kosten sind auf 9,47 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2023). Die Gemeinden haben an den Bau von kantonalen Velorouten, welche nicht Bestandteile von Kantonsstrassen sind, keine Beiträge zu leisten. Vom Bund ist ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm von 2,07 Millionen Franken in Aussicht gestellt.

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Verpflichtungskredit für eine neue einmalige Nettoausgabe von mehr als 5 Millionen Franken, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen, bei der die Bevölkerung Vorschläge unterbreiten kann.

---

## 1. Ausgangslage und Handlungsbedarf

Im Gebiet der Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler ist in verschiedenen Konzepten ein Übergang über die Limmat für den Velo- und Fussverkehr vorgesehen. Im Arbeitsprogramm der Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler zur Umsetzung des Regionalen Sachplans ist der Übergang zusammen mit dem Tal querenden Erholungsweg als künftiges Leuchtturmprojekt ausgewiesen. Für den im kantonalen Richtplan festgesetzten Agglomerationspark Limmattalpark ist ein Übergang in diesem Bereich ebenfalls von grosser Bedeutung für die Vernetzung der Velo- und Fussverkehrsverbindungen (kantonale Veloroute 520 nördlich der Limmat, kantonale Veloroute 521 südlich der Limmat, regionale Veloroute, diverse Wander- und Fusswege).

Das kantonsübergreifende Freiraumkonzept Agglomerationspark Limmattal wurde im September 2009 mit der Absichtserklärung der Kantone Aargau und Zürich, dem Planungsverband Baden Regio und der Zürcher Planungsgruppe Limmattal sowie von 17 Gemeinden bestätigt. Bis 2025 soll die Limmat als zentrale Achse des Aggloparks erlebbar gemacht werden. Für die Regionen und Gemeinden soll der Agglopark die Leitidee einer gemeinsamen Strategie zur Freiraumentwicklung bilden. Eine Querung im Gebiet der Landschaftsspanne ist in den Konzepten als tragende Massnahme vorgesehen. Der Übergang soll als Massnahme des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitfinanziert werden.

Aus dem Jahr 2015 liegt eine Machbarkeits-Studie vor, auf der in der Folge aufgebaut werden konnte. Sie wurde vom Planungsverband Baden Regio in Auftrag gegeben. Die vier Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Killwangen und Würenlos als Treiber sind die Hauptinteressenten, Neuenhof und Würenlos sind die Standortgemeinden.



**Abbildungen 1 und 2:** Lage des Stegs über die Limmat (Grundriss Quelle: Swisstopo; Luftbild Quelle: AGIS)

Um qualitativ hochwertige Projektvorschläge auswählen zu können, hat der Kanton Aargau im Oktober 2020 einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren ausgeschrieben. Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft einstimmig, dem Planungsteam des erstrangierten und mit dem ersten Preis ausgezeichneten Projekts "ARDEIDAE" im Sinne einer Absichtserklärung den Projektierungsauftrag zu erteilen.

Die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigte Lösung wurde in die Velomassnahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau, Teil Baden, als Massnahme mit Priorität aufgenommen. Der Grosse Rat hat am 4. Mai 2021 mit der entsprechenden Anpassung des Richtplans die örtliche Festlegung zur Veloinfrastruktur "Festsetzung Velo-Hauptverbindungen" auf dem Gemeindegebiet von Neuenhof und Würenlos, Abschnitt Velosteg Sulperg-Rüsler über die Limmat, als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes (seit 1. Januar 2022: "kantonales Veloroutennetz") gemäss Richtplan-kapitel M 4.1 beschlossen.

Im Herbst 2021 wurde für den neuen Limmattsteg Chlosterschür die Ausarbeitung des Bauprojekts in Auftrag gegeben.

## 2. Zielsetzung

Mit dem vorliegenden Projekt sollen im Wesentlichen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Erstellen einer Velo- und Fusswegverbindung im vorausgewählten Perimeter mit attraktivem Anschluss an das bestehende Netz
- Nutzen des Zeitfensters für die Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation (zwingender Baubeginn bis September 2025)

## 3. Projekt und Ausführung

### 3.1 Gesamtkonzept und Eingliederung in die Landschaft

Die neue Steganlage befindet sich an der Unterführung des Bahndamms SBB und ist über von Vegetation umgebene Uferwege zu erreichen. Die Tatsache, dass die Limmat etwa einen Kilometer flussabwärts durch die Staumauer des Wasserkraftwerks Wettingen aufgestaut wird, führt dazu, dass der Naturraum des Flusses sehr ruhig ist und eine reiche Fauna und Flora zu finden ist. Die Anwesenheit des Menschen in engem Kontakt mit der Limmat zeigt sich nicht nur entlang der Ufer (Spaziergänge, Aufenthalte), sondern, da der Abschnitt der Limmat in der Nähe der Brücke in Wirklichkeit ein künstlicher See ist, trägt die Ausübung des Rudersports zur Poesie und Ruhe des Ortes bei.

Bei der Entwicklung des Tragwerkskonzepts wurde auch berücksichtigt, dass der Standort Teil des Auenschutzparks des Kantons Aargau ist, dass der Boden im Flussbett in den 60er und 70er Jahren kontaminiert wurde sowie dass die geometrischen Gegebenheiten und die Asymmetrie der Ufer zu beachten sind.

Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte wurde beschlossen, ein Bauwerk mit einer grossen Spannweite vorzuschlagen, was die Überquerung der Limmat durch eine einzige Spange ermöglicht: Ein sehr schlanker, einfach gestützter Balken, mit maximaler Höhe in der Flussmitte und stark verjüngt zu den Widerlagern.



Abbildung 3: Visualisierung des Stegs über die Limmat

Unter dem Gesichtspunkt der Landschaftseinfügung ist die Architektur des Stegs eine klare Synthese einer einzigen strukturellen und formalen Geste, die die beiden Ufer miteinander verbindet. Der einfache, an den Auflagern verjüngte Balken mit leichten geometrischen Neigungen sucht einen hohen Abstraktionsgrad im Dialog mit dem stark naturalistischen Charakter des Kontexts. Durch die Vereinfachung können sowohl kontextuelle Elemente wie das Wasser mit seinem Durchfluss und die Ufervegetation, als auch das Bauwerk selbst hervorgehoben werden. Derselbe schwebt über dem Wasser, ohne es zu berühren, respektvoll, still und etwas magisch.

Die Wahl der dunklen Farbe (Anthrazit) unterstreicht die Materialität des verwendeten "Baustahls" und ermöglicht die gewünschte Integration in der Flusslandschaft.

### **3.2 Baubeschrieb Brücke**

Der neue Fuss- und Velosteg verbindet die Ufer der Limmat, ohne Zwischenstützen im Flussbett, durch einen schlanken einfachen Balken mit einer Länge von 123 m und bestehend aus einem trapezförmigen Kastenquerschnitt in variablen Höhen aus Baustahl mit einer 35 mm dicken Schicht von Ultra-Hochleistungs-Faserbeton (UHFB) als Fahrbahnbelag.

Die Brückenunterkante des Stegs steigt mit 1,5 % in Richtung Osten. Die begehbaren Oberflächen steigen mit 6,0 % von Westen beziehungsweise mit 3,0 % von Osten bis zur statischen Feldmitte. Die statische Höhe des Kastenquerschnitts beträgt 3,32 m in der Mitte beziehungsweise 0,55 m bei den Widerlagern.

Während die Breite der Oberkante von 3,60 m über die ganze Länge der Brücke konstant bleibt, verengt sich die Unterkante des Kastenquerschnitts nach und nach bis zur Stegmitte von 3,36 m auf 2,10 m. Dies verleiht dem Steg mehr Leichtigkeit und schützt die Seitenflächen vor Witterungseinflüssen.

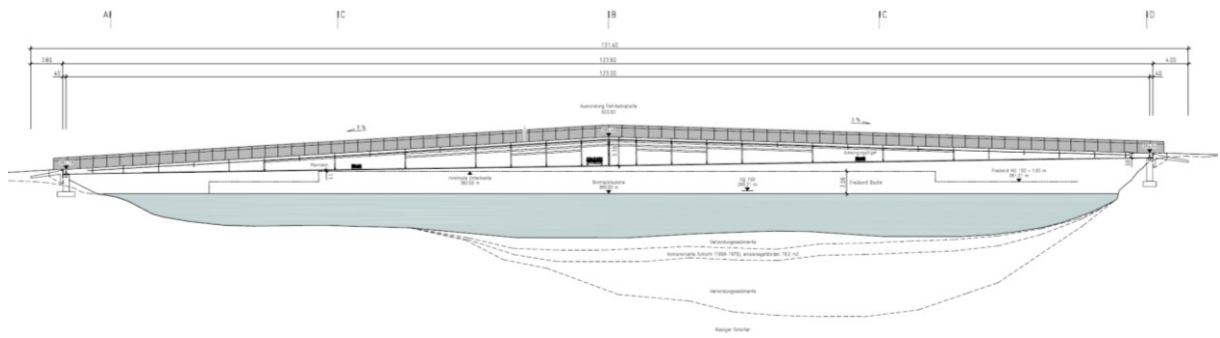
Die Blechstärken des unteren und des oberen Flansches sowie der Stege sind entlang der Erstreckung des Trägers optimiert. Die Beibehaltung der Form des Kastenquerschnitts wird garantiert durch eine Reihe von Querscheiben aus Blechträgern, in variablen Abständen optimiert verteilt zwischen 3,50 m und 4,00 m. In der Längsrichtung wird die komprimierte obere Deckplatte, mit den Seitenstegen und den vier umgekehrten T-Trägern längs der gesamten Erstreckung des Stegs stabilisiert. Ebenso werden die hohen seitlichen Stege des Kastenquerschnitts mit kleineren T-Profilen stabilisiert. Um einen sanften Übergang zwischen den Rampen zu ermöglichen, ist die Kuppe des Trägers mit einem Radius von 20 m abgerundet.

Die Fahrbahn besteht aus einer Ultra-Hochleistungs-Faserbetonschicht (UHFB), welche die notwendige Rauigkeit und die Dichtigkeit garantiert. Die der Witterung ausgesetzte Stahloberfläche wird mit drei Beschichtungen dunkelgrauer Farbe geschützt (Gesamt-Schichtdicke 200 µm).

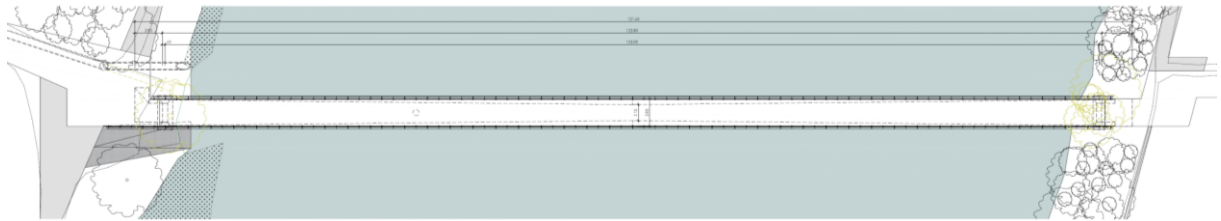
Die beiden Brückenwiderlager bestehen aus Stahlbeton und werden auf einem Streifenfundament auf dem tragfähigen Untergrund fundiert. Das Widerlager garantiert zusammen mit der Schleppplatte den Übergang zwischen der Struktur und dem Baugrund. Um die notwendige Robustheit und maximale Dauerhaftigkeit der Konstruktion zu gewährleisten, ist sie als integrale Konstruktion, also ohne Dehnungsfugen, ausgeführt. Längsverformungen werden vom teilweise gelenkigen Widerlager Ost und dem lockeren Boden dahinter aufgenommen.

Die transparenten Brüstungen des Gehwegs bestehen aus Stahlpfosten, die in einem Achsabstand von 2,00 m angebracht sind und zwei Handläufe tragen: Einer ist in einer Höhe von 0,95 m angebracht, der zweite in einer Höhe von 1,30 m, um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten. Dieser dient auch als Befestigung für das Spannen des Sicherheitsnetzes aus Edelstahl.

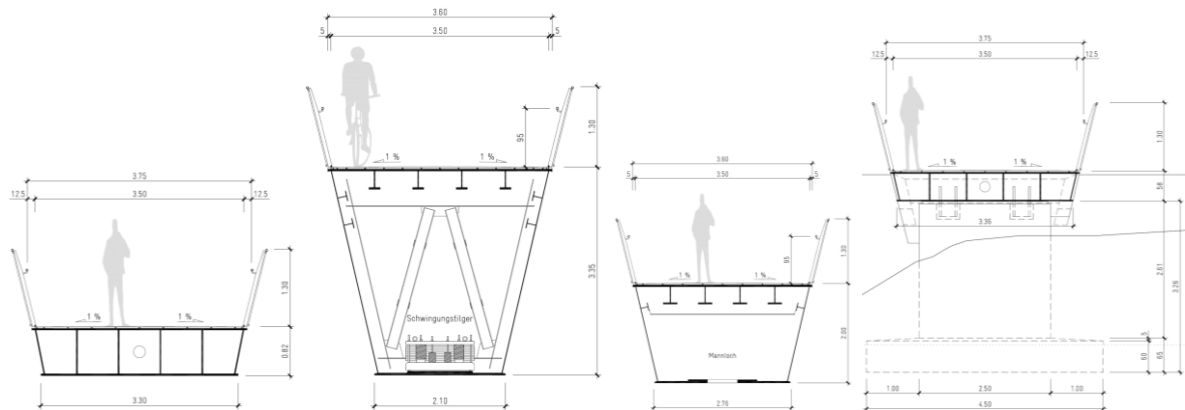
Um das dynamische Verhalten des Bauwerks zu kontrollieren, werden Schwingungstilger vorgesehen. Diese sind geschützt innerhalb des Kastenquerschnitts integriert und zur Wartung und Einstellung über ein Mannloch im unteren Flansch zugänglich.



**Abbildung 4:** Längsschnitt des Stegs



**Abbildung 5:** Grundriss des Stegs



**Abbildungen 6–9:** Querschnitte A, B, C und D des Stegs

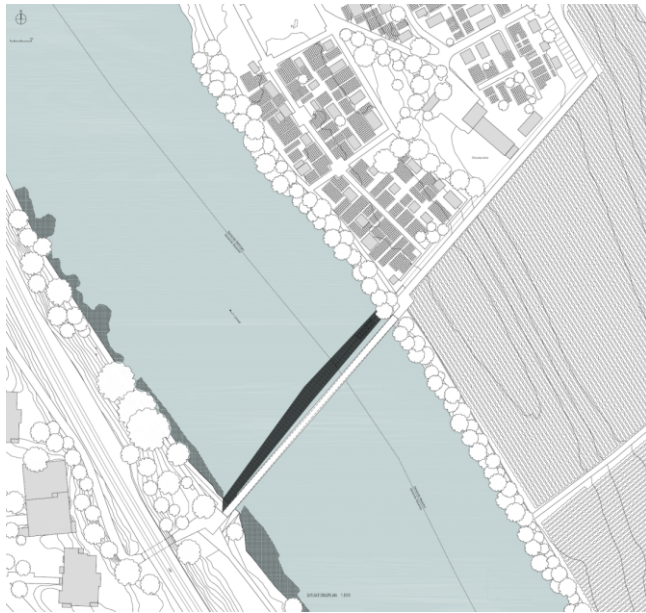
### 3.3 Horizontale Linienführung

Im Rahmen dieses Projekts wird die 3,50 m breite Fussgänger- und Velorouten-Verbindung zwischen der Bahnunterführung auf dem Gebiet der Gemeinde Neuenhof und dem Gartenparkplatz im Gebiet Chlosterschür der Gemeinde Würenlos erarbeitet.

Die Zufahrtsstrasse zum neuen Steg über die Limmat verläuft parallel zur Grundstücksgrenze der Parzelle Nr. 940 der Gemeinde Würenlos (entlang der Gartenanlage) und fällt in südwestlicher Richtung zum Limmatufer hin ab.

Beim Widerlager der Steganlage ist ein Knotenpunkt angeordnet, der die Uferwege sammelt und eine leichte Schikane erzeugt. Diese soll die Geschwindigkeit der Radfahrenden, welche die Brücke benutzen, moderieren. Der Trassenverlauf der Brücke ist parallel zur oben beschriebenen Zufahrtsstrasse, jedoch um 3,75 m in südöstlicher Richtung versetzt. Die Überquerung des Flusses ist daher leicht schief zur Fliessrichtung des Wassers (um ca. 15° zur Senkrechten).





**Abbildung 10:** Situation

Beim Widerlager am Neuenhof-Ufer führt der Weg in einen Knotenpunkt, der demjenigen am Würenlos-Ufer ähnelt. Im Gegensatz zu Ersterem ist dieser Knotenpunkt etwas grosszügiger, da er nicht nur die leichte Schikane bildet und die notwendige Sichtbarkeit für die Querung der Verkehrsströme bietet, sondern auch den Anschluss der Bootsrampe ermöglicht, die sich südöstlich des Widerlagers der Brücke befindet.

### 3.4 Vertikale Linienführung

Das Längensprofil des neuen Trassees zeichnet sich dadurch aus, dass die Gehsteigebene der Brücke mit der Oberkante des Brückenträgers in variabler Höhe übereinstimmt und die "Anlandungshöhe" zwischen den beiden Ufern nicht auf gleicher Höhe liegt; tatsächlich liegt das Widerlager auf der Seite Neuenhof ca. 1,85 m tiefer als das Widerlager auf der Seite Würenlos.

Ab dem Westportal der Bahnunterführung auf der Seite Neuenhof wird das Profil vertikal abgerundet, und vom Abstieg zum Westufer geht es auf der ersten Brückenhälfte um 6 % bergauf. Dieser Anstieg ist ca. 75 m lang und überwindet einen Höhenunterschied von 4,40 m. Nach der Hälfte der Brücke ändert sich die Steigung, und das Längensprofil fällt mit 3,0 % bis ca. 30 m hinter dem Widerlager auf der Seite Würenlos über eine Strecke von ca. 95 m (2,75 m Höhenunterschied) ab.

Nachdem man ca. 30 m hinter dem Widerlager Ost dem Niveau des Geländes gefolgt ist, beginnt das Profil wieder mit 8,0 % für einen 40 m langen Abschnitt anzusteigen und steigt dann mit 2,0 % zum Parkplatz an.

Das Terrainprofil auf der Seite Würenlos wird im Verhältnis zum Geländeniveau des Hangs leicht angepasst, sodass ein neutrales Verhältnis zwischen Aushub und Materialverbringung besteht. Diese leichten Materialbewegungen ermöglichen es, das derzeitige maximale Gefälle von 10,5 % auf einfache Weise auf das günstigere Gefälle von 8,0 % zu bringen.

Bei den Uferstrassen auf der Seite Neuenhof ist auf einem Abschnitt von ca. 25 m eine Höhenanpassung erforderlich, um den Anschluss an das ca. 1,30 m höher als das heutige Terrain liegende Brückenwiderlager zu ermöglichen. Der Anschluss wird sowohl für die nördliche als auch für die südliche Uferstrasse mit einem Gefälle von 6,0 % hergestellt.

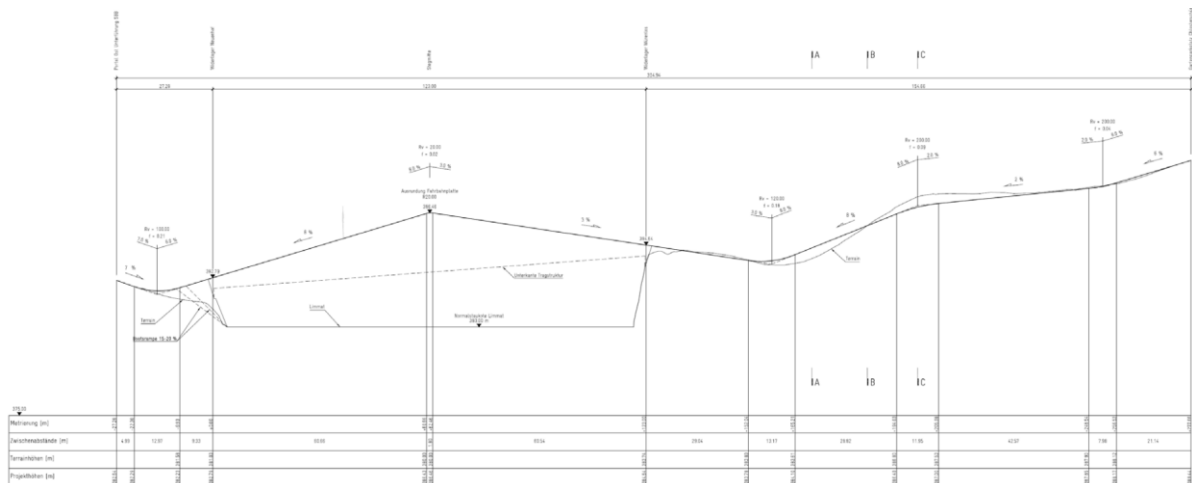


Abbildung 11: Längenprofil Veloroute

### 3.5 Projektgeschwindigkeit und Kurvenradien

Bei der asphaltierten Hauptstrecke der Veloroute zwischen dem Ostportal der Unterführung und dem Parkplatz bei den Gärten im Gebiet Chlosterschür handelt es sich um eine Radwanderoute im Sinne der Norm SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr. Die erforderlichen Mindestkurvenradien wurden bei der Entwicklung des Strassenprojekts überall berücksichtigt.

Um jedoch das Risiko möglicher Unfälle zwischen Radfahrenden und zu Fuss Gehenden, insbesondere in den Knotenpunkten bei den Widerlagern, zu reduzieren, wird die Brücke leicht versetzt zu den Zufahrtswegen angeordnet, um den schnelleren Verkehr zu moderieren. Diese Massnahme hat auch den Vorteil, dass sie den Radfahrerstrom von Kurven mit eingeschränkter Sicht weggleitet und eine Bremszeit ermöglicht, um mögliche Zusammenstösse zu vermeiden.

### 3.6 Lichtraumprofil für Hochwasser und Boote

Die Rahmenbedingungen für den Limmatsteg hinsichtlich Hochwassersicherheit sind wie folgt definiert:

- In den ufernahen Bereichen soll die Brückenkonstruktion über dem Flussquerschnitt des hundertjährigen Hochwassers HQ100 (380,31 m. ü. M.) plus 1,00 m Freibord liegen. Damit ergibt sich eine minimale Kote von 381,31 m. ü. M. für die Brückenunterkante.
- Im mittleren 70 m langen Bereich der Limmat können kleine Boote verkehren. Die Brückenkonstruktion darf nicht unterhalb der Normalstaukote (380,00 m. ü. M.) plus 2,50 m Freibord liegen (stehende Person in Kleinschiff). Damit ergibt sich eine minimale Kote von 382,50 m. ü. M. für die Brückenunterkante.

Dem gegenüber liegt die tatsächliche Minimalhöhe der Unterkante Brücke höher bei 382,18 m. ü. M. am Widerlager West und bei 382,61 m. ü. M. ca. 28 m daneben, wo die geplante Bootsdurchfahrt endet respektive beginnt. An dieser Stelle wird also eine Reserve von 11 cm vorgehalten, um die Verformung der Brücke unter Nutzlasten teilweise zu berücksichtigen (Eigengewicht und Langzeiteffekte werden durch die Überhöhung kompensiert).

### 3.7 Beläge

Die Veloroute wird im Bereich der Knotenpunkte bei den Widerlagern und der Strassenabschnitte, die zur Bahnunterführung auf der Seite Neuenhof beziehungsweise zum Gartenparkplatz Chlosterschür führen, in bituminösem Belag asphaltiert. Die Oberfläche der Brücke hingegen besteht aus Ultra-Hochleistungs-Faserbeton.



Alle anderen Wege entlang des Ufers sowie der Manövrierplatz und die Bootsrampe sind analog zu den bestehenden Nebenstrassen in der Nähe mit Kiesschotter gepflastert. Angesichts des steilen Gefälles von 15,0 % wird die Bootsrampenfläche analog zum Bestand ebenfalls mit vorfabrizierten Rasengittersteinen gepflastert.

### **3.8 Entwässerung**

Die Entwässerung der gepflasterten Flächen erfolgt zu den Fahrbahnrändern hin. Das Wasser wird ohne Sammelsysteme in den Untergrund entsorgt oder kann weiter versickern.

Das auf die Brücke fallende Regenwasser wird schnell durch die Dachgefälle des Gehwegs von 1 % geleitet und über die mit Tropfnasen versehenen Kanten zum Schutz des Bauwerks direkt in den Fluss geleitet.

Das auf den Asphaltflächen der Knotenpunkte und der Verbindungsstrassen zur Bahnunterführung auf der Seite Neuenhof und dem Gartenparkplatz Chlosterschür anfallende Regenwasser wird ebenfalls über die Quergefälle von 2,5 % an den Strassenrand geleitet und kann direkt in den Untergrund des Banketts versickern. Das Gleiche gilt für die Kiesschotteroberflächen der Wege entlang der beiden Flussufer.

### **3.9 Werkleitungen**

Beim Widerlager auf der Seite Neuenhof besteht ein Abflusskanal, der das Regenwasser von der Strasse aus dem Dorf in Richtung Flussufer sammelt. Die Leitung besteht aus einem eiförmigen Betonrohr der Grösse OB 800/1500 und mündet über ein kleines Hangrückhaltebauwerk in die Limmat mit einem Gefälle von 1,8 %. Um die Bauarbeiten am Brückenfundament zu ermöglichen, werden die letzten ca. 11,50 m der Leitung (inklusive Bauwerk) abgebrochen. Die Trasse wird geringfügig korrigiert, und an der Stelle, an der die Rohrleitung umgeleitet wird, wird ein neuer Kontrollschacht erstellt.

Am neuen Limmatsteg sind keine Werkleitungen vorgesehen.

### **3.10 Signalisation**

Der Steg über die Limmat und die Zufahrt Seite Würenlos ab dem Parkplatz der Gartenanlage wird mit dem Signal 2.63.1 "Gemeinsamer Fuss- und Radweg" signalisiert. Eine Markierung ist nicht vorgesehen.

Aktuell ist es auf der Seite Neuenhof gestattet mit Motorfahrzeugen bis an das Ufer der Limmat zu fahren. Eine allfällige Anpassung dieser Signalisation ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und müsste durch die Gemeinde in einem separaten Verfahren umgesetzt werden.

### **3.11 Bootsrampe**

Auf der Seite Neuenhof besteht im Bereich des neuen Widerlagers eine Bootsrampe. Da die Möglichkeit zur Einwässerung von Motorbooten erhalten bleiben muss, wird ein Ersatz im gleichen Standard wie für die bestehende Rampe geschaffen.

### **3.12 Eingriff in Ufervegetation**

Der Eingriff in die Ufervegetation wird auf das erforderliche Minimum beschränkt. Der Entwurf der Brücke nimmt darauf Rücksicht und sorgt mit der Geometrie des Trägers dafür, dass die Widerlager der Brücke möglichst unauffällig gestaltet werden können.

Auf der Neuenhofer Seite des Ufers ist die Entfernung eines Baums erforderlich, der sich genau am Anfang des Stegs befindet. Der neue Steg und die Bootsrampe hingegen greifen nicht in das

bestehende Schilfgebiet am linken Limmatufer ein. Um die Ufervegetation zu schützen, wird die Rampe unmittelbar neben dem Widerlager angeordnet.

Auf der Würenloser Seite hingegen muss ein 10 m breiter Streifen der Ecke entlang des Ufers geräumt werden, um den Bau des Widerlagers und die Verlegung der neuen Brücke zu ermöglichen. Die zu rodende Fläche beträgt rund 26 m<sup>2</sup>. Auf dieser Fläche befinden sich sieben Bäume mit einem Stammdurchmesser von mehr als 100 mm.

Eine Ersatzpflanzung an gleicher Stelle ist wegen der neuen Brücke nicht möglich. Die Fläche in der Böschung Seite Würenlos wird jedoch naturnah gestaltet, sodass der ökologische Wert erhalten bleibt.

### **3.13 Ausführung**

Auf der Seite Neuenhof sind für den Bau der Widerlager sowie die Anhebung des Geländes Materialtransporte über das bestehende Strassennetz erforderlich. Im Bereich der Baustellenzufahrt ab Glärnischstrasse sowie des Uferwegs werden aus Sicherheitsgründen temporäre Sperrungen während der Arbeitszeit erforderlich sein. Auf der Seite Wettingen / Würenlos sind für den Bau aus Sicherheitsgründen lokale Umleitungen des Uferwegs erforderlich.

Der Bau der Brücke kann am Ufer erfolgen, auf dem Gelände der Parzelle 940 in der Gemeinde Würenlos bei der Chlosterschür. Das Grundstück ist über grosszügige Strassen gut erreichbar und liegt nur wenige hundert Meter von der Autobahnausfahrt entfernt. Sechs fertige Kasten-Elemente mit einer Länge von ca. 20 m und einem Gewicht von je maximal 60 t werden vor Ort durch Schweißen in einer Position parallel zum Fluss zusammengesetzt.

In der Zwischenzeit erfolgt die Vorbereitung der Brückenwiderlager durch das Betonieren der Fundamente, der Flügelmauern und der Schleppplatten.

Der Stahlträger, komplett mit Brüstungen, wird dann über die Ecke mittels zweier Raupenkräne auf zwei Pontons mit einer Grösse von jeweils ca. 200 m<sup>2</sup> und einem Tauchgang von 1 m zu Wasser bewegt und positioniert. Die Pontons, die mit zwei Hebetürmen zur Absenkung in der endgültigen Position ausgestattet sind, werden auf dem Wasser zu ihrem endgültigen Standort transportiert und mit Seilen an den Ufern verankert. Das Tragwerk kann dann in seine endgültige Position auf den Widerlagern abgesenkt werden.

Schliesslich wird die Ultra-Hochleistungs-Faserbetonplatte von der Brückenmitte aus in Richtung der Widerlager gegossen.

Nach dem Abmontieren der Raupenkräne wird die schützende Schotterschicht der Ackerflächen entfernt, und die Anschlusswege und Belagsarbeiten können fertig gestellt werden.

## **4. Rechtsgrundlagen**

Es handelt sich um ein Vorhaben an einer kantonalen Veloroute. Für den Bau der kantonalen Velorouten ist gemäss § 86 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100) und § 19 Abs. 1 des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) vom 15. Juni 2021 (SAR 751.200) der Kanton zuständig.

Die finanziellen Verpflichtungen für das vorliegende Projekt erstrecken sich über mehrere Jahre und übersteigen die Kreditkompetenzsumme von Fr. 250'000.–. Deshalb wird gemäss §§ 24 und 28 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300) ein Verpflichtungskredit beantragt. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 GAF) und wird in der Investitionsrechnung geführt.

Gemäss § 10 Abs. 1 lit. b StrG beschliesst der Grosse Rat über Verpflichtungskredite zulasten der Strassenrechnung, wenn diese dem Ausgabenreferendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung

des Kantons Aargau unterstehen, wie dies für die vorliegende neue, nicht parallel zu einer Kantonsstrasse führende Radwegverbindung der Fall ist.

Gemäss § 19 Abs. 2 StrG überträgt der Kanton das Eigentum an den kantonalen Velorouten, die nicht Bestandteile von Kantonsstrassen sind, nach dem Bau unentgeltlich an die Gemeinden, welche den Betrieb und den Unterhalt übernehmen. Fuss- und Radwege gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind (§ 84 Abs. 2 BauG), und deren Unterhalt und Betrieb obliegt den Gemeinden (§ 99 Abs. 1 BauG).

## 5. Kosten und Finanzierung

### 5.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2023 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

Tabelle 1: Kosten Gesamtprojekt

<b>Kosten Gesamtprojekt</b>	<b>Franken</b>
<b>Kostenvoranschlag</b>	
• Baukosten	5'902'000
• Honorare	2'626'000
• Landerwerb	82'000
• <b>Total</b>	<b>8'610'000</b>
<b>Kreditrisiko</b>	<b>860'000</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>9'470'000</b>

Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen entsprechend begründeten Antrag des Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters Abteilung Tiefbau. Der Vorbereitungsaufwand (vgl. Kapitel 5.7) ist in den Gesamtkosten enthalten.

### 5.2 Wirtschaftlichkeit

Eine Limmatquerung am vorgesehenen Standort entspricht den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs. Die bestehenden Querungen flussaufwärts und -abwärts sind viel zu weit entfernt.

Bei der Entwicklung des Tragwerkskonzepts war zu berücksichtigen, dass der Standort in einem ruhigen Naturraum des Flusses mit einer reichen Fauna und Flora liegt und Teil des Auenschuttparks des Kantons Aargau ist, dass der Boden im Flussbett in den 60er und 70er Jahren kontaminiert wurde sowie dass die geometrischen Gegebenheiten und die Asymmetrie der Ufer zu beachten sind. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte resultierte ein Bauwerk mit einer grossen Spannweite, was die Überquerung der Limmat durch eine einzige Spange ermöglicht. Damit ist es bedeutend besser möglich, die Massnahmen in die Landschaft einzugliedern und das Risiko einer möglichen Umweltverschmutzung zu minimieren. Dies rechtfertigt die Wahl dieses Tragwerkskonzepts statt einer weniger aufwendigen Lösung mit Zwischenabstützungen.

### 5.3 Folgekosten

Der Betrieb und Unterhalt des vorliegenden Fuss- und Radwegs obliegt den Gemeinden. Dem Kanton erwachsen daraus – abgesehen von allfälligen künftigen Beiträgen an die Kosten der Belagssanierung von Radwegen, die Bestandteile des kantonalen Veloroutennetzes sind und keine Erschliessungsfunktion haben (§ 19 Abs. 3 StrG) – keine Folgekosten.

## **5.4 Werkbeiträge/Kostenteilung**

### **5.4.1 Beiträge der Gemeinden**

Gemäss § 29 StrG leisten die Gemeinden Beiträge an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken von Kantonsstrassen. Kantonale Velorouten, welche nicht Bestandteile von Kantonsstrassen sind, fallen nicht unter diese Beitragspflicht; gemäss § 19 Abs. 1 StrG finanziert der Kanton deren Bau. Die gesamten Kosten gehen zulasten des Kantons.

### **5.4.2 Beitrag des Bundes aus Agglomerationsprogramm**

Dem Bund wurde die Massnahme "Würenlos/Neuenhof – Limmatsteg" im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal, 3. Generation, zur Mitfinanzierung beantragt. Aufgrund der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungsvereinbarung kann ein Bundesbeitrag von maximal 2,07 Millionen Franken (exklusive MwSt. und Teuerung) erwartet werden. Der Beitrag kann erst nach der definitiven Genehmigung des vorliegenden Projekts im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund festgelegt werden. Deshalb kann der Bundesbeitrag im vorliegenden Finanzierungsbeschluss noch nicht als feststehend einbezogen werden. Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Bund ist ein Baubeginn vor dem 31. Dezember 2025.

## **5.5 Ausgabenreferendum**

Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken für neue, nicht parallel zu einer Kantonsstrasse führende Radwegverbindungen unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 2 GAF). Da die gesamte Nettoausgabe einschliesslich Anteil neue Ausgabe mehr als 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau zur Anwendung.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 32 GAF verlangt, dass neue Ausgaben, die dem Ausgabenreferendum unterstehen, mit der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Verpflichtungskreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

Bei der Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, ist gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau eine Anhörung durchzuführen.

## **5.6 Aufgaben- und Finanzplan (AFP)**

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2025/26 vorgesehen. Die Jahrestanchen wurden im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024–2027 im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64020 Strassenbewirtschaftung, PS-Nr. 640-203779, eingestellt respektive werden wie folgt budgetiert:

Tabelle 2: Aufgaben- und Finanzplan

in 1'000 Franken	Vor- jahre*	Bu 2023	Bu 2024	P 2025	P 2026	P 2027	Folge- jahre	Total
<b>Aufgaben- und Finanzplan 2024-2027 (FB 350)</b>								
Aufwand	584	150	170	1'875	4'510	79	2'102	9'470
Ertrag**	0	0	0	-778	-1'270	-22	0	-2'070
<b>Saldo</b>	<b>584</b>	<b>150</b>	<b>170</b>	<b>1'097</b>	<b>3'240</b>	<b>57</b>	<b>2'102</b>	<b>7'400</b>
<b>Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)</b>								
Aufwand	482	170	430	2'164	5'250	85	889	9'470
Ertrag**	0	0	0	-782	-1'267	-21	0	-2'070
<b>Saldo</b>	<b>482</b>	<b>170</b>	<b>430</b>	<b>1'382</b>	<b>3'983</b>	<b>64</b>	<b>889</b>	<b>7'400</b>
<b>Abweichung (FB 350)</b>								
Aufwand	-102	20	260	289	740	6	-1'213	0
Ertrag**	0	0	0	-4	3	1	0	0
<b>Saldo</b>	<b>-102</b>	<b>20</b>	<b>260</b>	<b>285</b>	<b>743</b>	<b>7</b>	<b>-1'213</b>	<b>0</b>

\* Vorbereitungsaufwand/Vorprojekte

\*\* Bundesbeitrag

Die bisherigen Eingaben zum AFP basierten auf Kostenschätzungen. Das Projekt wurde nun detailliert ausgearbeitet, und die Realisierungsplanung wurde angepasst. Der unter "Folgejahre" ausgewiesene Aufwand beinhaltet auch das Kreditrisiko, welches nicht vor dessen Freigabe in die Planung einbezogen wird. Die neuen Kreditjahrestranchen werden im AFP entsprechend der aktuellen Realisierungsplanung in der Leistungsgruppe 64020 Strassenbewirtschaftung eingestellt. Der abweichende Finanzmittelbedarf wird im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' innerhalb der vorgeannten Leistungsgruppe kompensiert.

## 5.7 Kreditbereinigung

Für den Vorbereitungsaufwand wurden bisher Kredite gemäss nachfolgender Aufstellung bewilligt. Der Vorbereitungsaufwand ist in der Kreditsumme des vorliegenden Kreditantrags enthalten. Er wird mit den entsprechenden Aufwendungen in den Verpflichtungskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

Tabelle 3: Ausweis bisherige Kredite

Ausweis bisherige Kredite			Brutto Franken
Kreditbeschluss von	Datum	Nr.	
- Leiter Abteilung Tiefbau	20.07.2020	2020-000082	250'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	30.09.2021	2021-000090	700'000.00
Kredit Total			950'000.00
Teuerung			46'086.00
Kredit indexiert			996'086.00
Beanspruchter Kredit per	06.11.2023		566'087.00

## 6. Eigentum, Erhaltungspflicht

Die gesamte Radwegverbindung einschliesslich Limmatsteg (B-8060) geht gemäss § 19 Abs. 2 StrG nach dem Bau unentgeltlich in das Eigentum der Gemeinden Killwangen, Neuenhof, Wettingen und Würenlos über, welche den Betrieb und den Unterhalt übernehmen.

## **7. Auswirkungen**

### **7.1 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima**

#### **Keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das vorliegende Bauvorhaben untersteht nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988, Stand am 1. August 2022 (SR 814.011).

Die Randbedingungen im Umweltbereich wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Themen:

#### **Umgebung**

Im Flussbett ist der Schotter mit mehreren Metern mächtigen Verlandungssedimenten aus Ton, Silt und Feinsand bedeckt, welche sehr locker gelagert. Innerhalb der Verlandungssedimente sind stark schadstoffbelastete Ablagerungen aus den 1960er und 1970er-Jahren vorhanden, welche heute durch nicht belastete jüngere Ablagerungen überdeckt und damit geschützt sind. Die Konzeption des Eingriffs mittels eines Bauwerks ohne Zwischenabstützungen im Flussbett und Überquerung der Limmat in einer einzigen Spanne schliesst jedes Risiko einer möglichen Umweltverschmutzung aus.

Teile des Limmatstegs kommen in ein Auenschutzgebiet von kantonaler Bedeutung zu liegen (Gewässerschutzbereich Au). Der Eingriff für das Widerlager Würenlos beschränkt sich auf das notwendige Minimum und umfasst die Rodung eines auf 10 m begrenzten Streifens der Ecke am rechten Ufer mit der Entfernung von nur sieben Bäumen mit einem Stammdurchmesser > 10 cm.

Der Limmatsteg kommt gemäss der Gewässerschutzkarte des Kantons Aargau (AGIS, Stand Dezember 2020) in die Gewässerschutzbereiche Ao (oberirdische Gewässer und dessen Uferbereiche, soweit dies zur Gewährleistung einer besonderen Nutzung erforderlich ist) und Au (nutzbare unterirdische Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete) zu liegen. Nicht versickerungsfähige Beläge beschränken sich auf das Notwendigste und umfassen neben der Fahrbahnplatte des Stegs auch die beiden Knotenpunkte bei den Widerlagern sowie die Verbindungsstrassen von der Veloroute zur Bahnunterführung Neuenhof und den Parkplatz bei den Chlosterschür-Gärten (Asphalt). Alle anderen Oberflächen wie die Uferwege (Kiesschotter) und die Bootsrampe (Rasengitterstein) sind drainagefähig.

#### **Beleuchtung**

Um die Ruhe der Fauna und Flora auf dem Gebiet nicht zu beeinträchtigen, ist im vorliegenden Projekt keine neue Beleuchtung auf der Steganlage und entlang der neuen Veloroute vorgesehen.

#### **Ökologischer Ausgleich**

Es handelt sich um ein Strassenbauprojekt ausserhalb der Bauzone, welches die Landschaft wesentlich beeinträchtigt. Gemäss § 95Abs. 1<sup>bis</sup> BauG sind deshalb für ökologische Ausgleichmassnahmen 3 % der Bausumme vorgesehen.

#### **Bodenschutz**

Es wird eine bodenkundliche Baubegleitung eingesetzt, welche ein Bodenschutzkonzept erstellt und bereits bei den Ausschreibungsunterlagen mitwirkt.

Im Bereich des Installationsplatzes auf Seite Würenlos müssen der Ober- und Unterboden wegen der schweren Raupenkräne vorgängig abgetragen und seitlich deponiert werden. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Flächen wieder humusiert und gemäss Weisung der bodenkundlichen Baubegleitung angesät.



## **Luft**

Da die Grösse der Baustelle eine Fläche von 4'000 m<sup>2</sup> nicht übersteigt und nicht länger als ein Jahr dauert, ist die Baustelle gemäss "Richtlinie zur Luftreinhaltung auf Baustellen" in die Massnahmenstufe A einzuteilen. Damit sind während der Bauphase die Basismassnahmen aus der Baurichtlinie Luft umzusetzen.

Der Korrosionsschutz der Stahlbrücke wird mit Ausnahme der Montagestösse in der Werkstatt appliziert. Auf der Baustelle wird lediglich eine Gesamtfläche von ca. 50 m<sup>2</sup> bei den Montagestössen behandelt.

In der Betriebsphase sind keine wesentlichen Änderungen gegenüber der heutigen Situation zu erwarten.

## **Lärm**

Die Baustelle befindet sich am Rand des Baugebiets. Der Abstand zu den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung beträgt weniger als 300 m. Es werden die Massnahmen gemäss Baulärmrichtlinie Massnahmenstufe B vorgesehen.

In der Betriebsphase sind keine wesentlichen Veränderungen gegenüber der heutigen Situation zu erwarten.

## **Wald**

Im Projektperimeter ist kein Wald im Rechtssinn vorhanden.

## **Fischerei**

Die Arbeiten auf der Seite Würenlos finden vollständig ausserhalb des Gewässers statt.

Auf der Seite Neuenhof sind für den Bau des Widerlagers und der Bootsrampe Arbeiten im Uferbereich erforderlich, welche zu einer lokalen Trübung des Wassers führen können. Die Schonzeiten und Auflagen aus der fischereirechtlichen Bewilligung werden berücksichtigt.

## **Abfälle und Altlasten**

Im Perimeter der Bautätigkeit sind keine belasteten Standorte bekannt.

## **Baustellenentwässerung**

Die Unternehmer werden in den Ausschreibungen zur Einhaltung der Norm SIA 431 Entwässerung von Baustellen verpflichtet. Es wird insbesondere darauf geachtet, dass wassergefährdende Stoffe korrekt gelagert und gehandhabt werden, und dass diese nicht ins Oberflächengewässer gelangen.

## **Landwirtschaft**

Die Beanspruchung der Fruchtfolgefläche auf der Parzelle Nr. 940 der Gemeinde Würenlos beträgt rund 1'000 m<sup>2</sup> und ist für den Anschluss an das bestehende Strassennetz unabdingbar. Um die Einschränkung so gering wie möglich zu halten wird der Zufahrtsweg an den Parzellenrand gelegt, und der Weg führt mit geringfügigem Versatz direkt auf den Steg.

Der Verlust an Fruchtfolgefläche FFF-1 muss in einem anderen Projekt im Aufgabenbereich 640 Verkehrsinfrastruktur flächen- und wesensgleich kompensiert werden.

## **Klima**

Die Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs fördern dessen Attraktivität und unterstützen die Zielsetzung gemäss Strategie mobilitätAARGAU, wonach der Anteil von Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehr zunehmen soll, während der Anteil MIV abnehmen soll. Sie haben somit positive Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) und die Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung).

## 7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Für den Betrieb und den Unterhalt der gesamten Radwegverbindung einschliesslich Limmatsteg sind die Gemeinden Neuenhof und Wettingen zuständig. Davon abgesehen sind mit der Realisierung des Bauvorhabens keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden verbunden.

## 7.3 Wirkungsüberprüfung

Nach der Realisierung wird beobachtet, wie gut die neue Verkehrsverbindung von den Benutzerinnen und Benutzern angenommen wird und sicher betrieben werden kann. Darüber hinaus ist keine systematische Wirkungsüberprüfung vorgesehen.

## 8. Vernehmlassung

Im Rahmen der Vernehmlassung haben die Gemeinden Killwangen am 16. Oktober 2023, Neuenhof am 9. Oktober 2023, Wettingen am 30. November 2023 und Würenlos am 25. September 2023 Stellungnahmen zum Projekt abgegeben. Der von Wettingen geforderte Wasserzugang für das Boot der Feuerwehr Wettingen sowie die von Würenlos geforderte Anpassung der Baustellenerschliessung wurden ins Projekt aufgenommen. Die von Killwangen, Neuenhof und Würenlos geforderte Verstärkung im unteren Bereich der seitlichen Geländer, damit der Winterdienst fachgerecht ausgeführt werden kann, wird im Ausführungsprojekt berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt werden die Hinweise von Wettingen betreffend vorübergehende Beanspruchung, Zufahrt zu den Familiengärten und Massnahmen zur Vermeidung einer Bodenverdichtung. Weitere geforderte Anpassungen und Massnahmen zur Durchsetzung des Fahrverbots auf den Uferwegen werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft und soweit möglich umgesetzt.

## 9. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über den Kredit unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum.

Vorgesehen ist, von der rechtlich zulässigen Möglichkeit Gebrauch zu machen, das Projektgenehmigungsverfahren gemäss § 95 BauG parallel zum Kreditgenehmigungsverfahren einzuleiten. Dazu ist nach der Anhörung die öffentliche Auflage in den Gemeinden während 30 Tagen geplant. Unter der Voraussetzung, dass der Grosse Rat den Kredit genehmigt und dass dagegen nicht das Referendum ergriffen wird, kann der Regierungsrat anschliessend zeitnah über allfällige Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und über das Bauprojekt entscheiden. Nach Rechtskraft dieser Entscheide können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

Für die Beschlussfassung über das vorliegende Projekt und die Umsetzung ist der folgende Zeitplan vorgesehen:

Februar – April 2024	öffentliche Anhörung
Juni 2024	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
August 2024	öffentliche Auflage Bauprojekt
Oktober 2024	Beschluss über Kredit durch Grossen Rat
Nov. 2024 – Jan. 2025	Referendumsfrist
Februar 2025	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
anschliessend	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
September 2025	Geplanter Baubeginn

---

## Zum Antrag

Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen, GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

---

## **Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat**

Für das Bauprojekt "Gemeinde Neuenhof; Kantonale Veloroute R500, B-8060 Limmatsteg Chlosterschür" wird zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 9'470'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeister-Verbands, Stand vom 1. Januar 2023; Indexstand von 260,5) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.