

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG

Limmattalbahn; Investitionsbeitrag zum Bau der Bahninfrastruktur; Verpflichtungskredit

vom 19.08.2014 bis 21.11. 2014

Name/Organisation	
Kontaktperson	
Kontraktadresse	
PLZ Ort	
Telefon	
E-Mail	

Einzureichen an (vorzugsweise elektronisch)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

E-Mail: verkehr@ag.ch

Auskunftsperson während des Anhörungsverfahrens

Oliver Morel, Projektleiter Infrastruktur öV, Tel. 062 835 33 59

Thema 1: Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung

Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Kanton Aargau. Im kantonalen Richtplan ist der Raum Spreitenbach (Industriegebiet Süd) als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonalen Bedeutung festgesetzt. Das bedeutet, das Wachstum findet statt und konzentriert sich am beabsichtigten Ort. Gleichzeitig löst die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung eine Steigerung des Verkehrsaufkommens (Summe der Anzahl Personenfahrten pro Tag mit MIV und öV) im ganzen Limmattal um rund ein Viertel aus. Bei der Verkehrssituation ist zwischen lokaler Erschliessung und überregionaler Erreichbarkeit zu unterscheiden. Die lokale Erschliessung bezieht sich auf die Verkehrsabwicklung innerhalb des Limmattals, die überregionale Erreichbarkeit hingegen auf die Möglichkeit, das Limmattal mit seinen Arbeitsplätzen und Geschäften von anderen Regionen aus zu erreichen.

Die bestehende Kapazität des Strassennetzes und der Buslinien ist heute in den Spitzenstunden weitgehend ausgeschöpft. Um die weitere Siedlungsentwicklung zu ermöglichen und eine leistungsfähige und zuverlässige Erschliessung zu sichern, muss der Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs zwischen Zürich und Killwangen vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Die Limmattalbahn ist eine zwingende Voraussetzung, damit die Mobilität von Wohnbevölkerung und Beschäftigten sowie die überregionale Erreichbarkeit auch in Zukunft aufrechterhalten werden können.

Das realisierbare Potenzial der geplanten Siedlungsentwicklung ist abhängig von der realisierbaren Kapazität des Verkehrssystems. Ein Verzicht auf die Limmattalbahn hätte zur Folge, dass das theoretisch vorhandene Entwicklungspotenzial nur zum Teil ausgeschöpft werden könnte und Reduktionen der Ausnützung / baulichen Dichte geprüft werden müssten.

Frage 1.a:

Befürworten Sie einen Ausbau der Verkehrskapazität im Limmattal, damit das im Richtplan der Kantone Aargau und Zürich vorgesehene Potenzial an Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ausgeschöpft und die überregionale Verkehrsanbindung sichergestellt werden kann?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Frage 1.b:

Teilen Sie die Einschätzung, dass die Limmattalbahn zwingende Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsentwicklung ist?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Frage 1.c:

Teilen Sie die Einschätzung, dass Einschränkungen der zukünftigen überregionalen Erreichbarkeit des Limmattals – als Folge eines Verzichts auf den Bau der Limmattalbahn – zu vermeiden sind?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Thema 2: Identitätsbildung und Entwicklungsperspektiven

Entscheidend für die Wahl einer Stadtbahnvariante war nebst den betriebstechnischen Eigenschaften auch die Erkenntnis, dass ein Bahnsystem die beabsichtigte nachhaltige und qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung sowie die verstärkte Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr langfristig am besten unterstützen kann. Sie schafft eine wichtige Voraussetzung für die von den Standortkantonen angestrebte grenzüberschreitend koordinierte Siedlungsentwicklung, bildet das Rückgrat derselben und setzt einen städtebaulichen Impuls für die künftige Positionierung des Raums als attraktiver urbaner Entwicklungsraum mit hoher Identität. Vergleichbare, in jüngster Zeit realisierte Projekte wie Glattalbahn oder die Tramverlängerung Zürich West zeigen das Potenzial einer koordinierten Entwicklung auf.

Am Endpunkt Killwangen wird die Limmattalbahn mit der S-Bahn und den weiterführenden Buslinien verknüpft, die mittelfristig ein optimiertes und attraktives regionales öV-System bilden. Langfristig kann die Limmattalbahn – entsprechend der weiteren Siedlungsentwicklung – in den Raum Baden und darüber hinaus verlängert werden. Eine Verlängerung der Bahn über Neuenhof in den Raum Baden-Wettingen wurde in verschiedenen Studien untersucht und ist im Richtplan als Vororientierung enthalten. Entsprechend der Motion GLP (11.297) und dem Postulat GLP (12.173) werden Varianten einer Weiterführung der Limmattalbahn über Baden hinaus in Entwicklungsschwerpunkte wie etwa Würenlingen oder den Raum Brugg untersucht.

Frage 2.a:

Teilen Sie die Auffassung, dass die Limmattalbahn einen zentralen Beitrag zur Aufwertung, zur qualitativ hochstehenden Weiterentwicklung und zur Identitätsbildung des Limmattals leistet?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Frage 2.b: Verlängerung in den Raum Baden-Wettingen

Erachten Sie die Möglichkeit einer späteren Verlängerung der Limmattalbahn über Killwangen hinaus in den Raum Baden-Wettingen als notwendig?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Thema 3: Kosten, Nutzen, Finanzierung

Der Investitionsanteil des Kantons Aargau an die Limmattalbahn beträgt 178 Millionen Franken. Daraus ist nach heutigem Stand ein Bundesbeitrag von 58,6 Millionen Franken zu erwarten.

Die Limmattalbahn ist eine Grossinvestition, von deren langjährigem Nutzen mehrere Generationen profitieren werden. Den Kosten für die Grossinvestition stehen verschiedene Arten von Nutzen gegenüber: Neben den Hochbauinvestitionen im künftigen urbanen, qualitativ hochstehenden Stadtraum sind wirtschaftliche Aktivitäten zu erwarten, die zu höheren Beschäftigtenzahlen und qualifizierten Arbeitsplätzen mit höherer Wertschöpfung führen. Zusammen mit den volkswirtschaftlichen Effekten durch Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger resultieren daraus für die Gemeinden wie den Kanton höhere Steuereinnahmen, für die Grundeigentümer höhere Grundstückswerte und für die Region insgesamt eine hohe Standortattraktivität und damit verbundene positive Imageeffekte.

Entsprechend dem langjährigen Nutzen soll die Finanzierung über ein Darlehen mit Amortisation und Abschreibung über 35 Jahre erfolgen. In Analogie zur Finanzierung des Campus Brugg/Windisch werden die erforderlichen Investitionsbeiträge als Darlehen des Kantons Aargau an eine noch zu gründende Finanzierungsgesellschaft überwiesen. Die Amortisation sowie die Verzinsung der Darlehensbeträge erfolgen zu Lasten des Budgets des Aufgabenbereiches 635 Verkehrsangebot.

Gemäss Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, SAR 751.100) können Beiträge an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs aus der Strassenkasse geleistet werden:

"§ 7 c) Ausgaben

¹ Zu Lasten der Strassenrechnung gehen

a) ...

b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:

- 1. Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen;*
- 2. Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;*
- 3. ...*
- 4. Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;*
- 5. ..."*

Gestützt hierauf soll die Spezialfinanzierung Strassenrechnung einen einmaligen Beitrag an den Bau der Limmattalbahn leisten. Die Voraussetzung dafür ist hier gegeben, weil die Limmattalbahn einen wesentlichen Teil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen und so das Kantonsstrassennetz unmittelbar entlasten wird.

Frage 3.a:

Teilen Sie die Einschätzung, dass den Investitionen in die Limmattalbahn ein angemessener langfristiger Nutzen in verschiedenen Bereichen gegenüber steht, von dem mehrere Generationen profitieren werden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Frage 3.b:

Ist eine Finanzierung des auf den Kanton Aargau entfallenden Investitionsbeitrags mittels Darlehen des Kantons an eine Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahnhof mit Amortisation und Verzinsung über 35 Jahre in Form von Betriebskosten sinnvoll?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]

Frage 3.c:

Ist der Beitrag aus der Strassenrechnung an den Aargauer Teil der Investitionskosten für die 2. Etappe der Limmattalbahn nach Ihrer Auffassung gerechtfertigt?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

[Text]