

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Verkehr

Öffentlicher Verkehr

25. September 2020

BERICHT FÜR LIMMATWELLE

Weiterführung der Limmattalbahn: Das neue Tram von Killwangen bis Baden kann weiter geplant werden – der Kanton nimmt die Anliegen der Bevölkerung ernst

Die Rückmeldungen aus der öffentlichen Anhörung waren bereits grösstenteils positiv gewesen, das hat der Grosse Rat nun bestätigt: Am 8. September 2020 hat er mit deutlichem Mehr die neue Tramstrecke der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen nach Baden als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen. In den nächsten Monaten werden gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden die Details der Tramstrecke und verschiedene offene Fragen aus der Anhörung bereinigt. Der nächste Verfahrensschritt ist die Festsetzung der Linienführung im Richtplan.



Abbildung 1: Visualisierung Bahnhofplatz Killwangen mit Limmattalbahn

Die Baustelle ist nicht zu übersehen. Ab Dezember 2022 soll die Limmattalbahn (LTB) von Zürich Altstetten bis nach Killwangen-Spreitenbach fahren. Das Limmattal hört aber nicht an dieser Stelle auf, die Region bildet über die Kantonsgrenzen hinweg einen zusammenhängenden Wirtschafts- und Lebensraum. Das Limmattal ist zudem eine der am stärksten wachsenden Regionen der Schweiz. Auch der Verkehr nimmt entsprechend zu – auf der Schiene wie auf der Strasse. Die Tramstrecke der LTB ist ein zentraler Baustein für die Bewältigung der zukünftigen und wachsenden Mobilitätsbedürfnisse im Korridor Killwangen-Neuenhof-Wettingen-Baden ab Zeithorizont 2040. Sie hilft mit, die hohe Standortgunst und die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit der Region zu erhalten.

Der Grosse Rat hat am 8. September 2020 dem Eintrag der neuen Tramstrecke auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan (siehe Box unten) deutlich zugestimmt. Er hat damit bestätigt, was aus der vorgängigen öffentlichen Anhörung zum Richtplan-Eintrag hervorgegangen war: Die Regionalplanungsverbände Baden Regio und Zurzibiet Regio, alle Gemeinden im Perimeter der neuen Tramstrecke sowie die meisten Verbände haben der Limmattalbahn zugestimmt. Eine breite Zustimmung hat auch die konkret vorgeschlagene Linienführung erfahren.

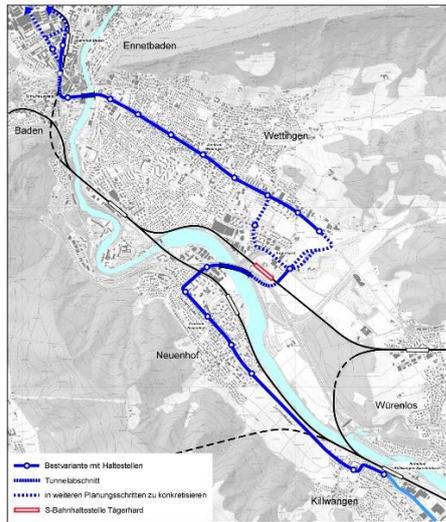


Abbildung 2: Linienführung Limmattalbahn Killwangen – Baden und Lage der S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard

Mit dem Beschluss des Grossen Rats ist der Weg frei für die weitere Planung mit dem Ziel, die definitive Linienführung der LTB im Richtplan festzusetzen. Zu diesem Zweck wird der Kanton in den nächsten Monaten gemeinsam mit den Gemeinden entlang dem Trasse die Details der Tramstrecke und die offenen Fragen aus der Anhörung bereinigen. Neben vielen Zustimmungen hatten sich in der Anhörung auch Privatpersonen, unter anderem mit Sammelunterschriften, gegen das Vorhaben geäußert und ihre Vorbehalte eingebracht. Das bestehende öV- und vor allem Busangebot sei gut und ausreichend und ein Tram beeinträchtigt die gewachsenen Ortsbilder, die Natur und die Landwirtschaft übermässig, ausserdem sei es kaum finanzierbar und die Anliegen der betroffenen Bevölkerung seien nicht berücksichtigt worden. Im Folgenden eine Übersicht über die wichtigsten Anliegen, die der Kanton sehr ernst nimmt.

Warum wird nicht einfach die S-Bahn ausgebaut?

Der weitere Ausbau der S-Bahn ist angesichts des erwähnten Verkehrswachstums notwendig und sinnvoll. Der Nutzen eines solchen Ausbaus ist aber klein, wenn nicht gleichzeitig die Zubringer zur S-Bahn realisiert werden. Die künftigen Passagiere der LTB werden nicht von Baden bis Zürich Hauptbahnhof fahren. Sehr viele Menschen bewegen sich aber innerhalb des Limmattals – zum Beispiel jemand, der in Wettingen wohnt und in Dietikon arbeitet. Für diese Fälle braucht es die LTB. Sie ist ein Tram und hat die Aufgabe eines leistungsfähigen Feinverteilers und eines schnellen, zuverlässigen Zubringers zur S-Bahn.

Warum ein Tram und nicht mehr Busse?

Bis 2040 ist allein in der Region Baden mit einer Bevölkerungszunahme von 34'000 Personen zu rechnen, was auch zu einer steigenden Mobilitätsnachfrage führt. Die bestehenden Busachsen stossen ab 2040 an ihre Kapazitätsgrenze: Mit einem Tram können bis zu 3'000 Personen pro Stunde befördert werden, mit heutigen Gelenkbussen auf der bestehenden Infrastruktur maximal 1'300 Personen. Der Bus wird aber weiterhin eine wichtige Rolle spielen und die ergänzende Feinerschliessung übernehmen. Dort, wo das Tram mit Rücksicht auf das bebaute Siedlungsgebiet im Mischbetrieb auf der gleichen Fahrspur wie der motorisierte Individualverkehr fährt, muss ein begleitendes Verkehrsmanagement die konsequente öV-Bevorzugung sicherstellen. Die verschiedentlich erwähnten Studien der ETH (im Rahmen des PeRL-Projekts 2013) haben einen Zeithorizont nur bis 2030 und stellen im Limmattal "stadtbahnwürdiges Potenzial" fest, sehen bis 2030 aber keine Notwendigkeit für ein Tram allein aus Kapazitätsgründen. Sie weisen aber darauf hin, dass ein Tram Impulse für die Siedlungsentwicklung geben könne. Diese Impulse gilt es bei einem Zeithorizont bis 2040 zu nutzen.

Wer zahlt bei einer Realisierung?

Wenn es zu einer Realisierung der LTB kommt, trägt der Kanton die Investitionskosten über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Dazu gehört nicht nur der Bau von Gleis, Fahrleitung und Haltestellen, sondern auch die Anpassungen im Strassenquerschnitt von Trottoir-Aussenkante bis Trottoir-Aussenkante sowie den Knoten inklusive Anpassungen der bestehenden, unterirdischen Werkleitungen. Über die Kredite sowohl für die Projektierung als auch für den Bau kann die Aargauer Bevölkerung abstimmen, sofern das Referendum gegen die Kreditbeschlüsse des Grossen Rats ergriffen wird. Auf die Gemeinden entfallen Kosten für den Zugang zu den Haltestellen, Veloabstellanlagen und Mehrwertbeiträge an die neu zu bauenden Werkleitungen. Auch die ungedeckten Betriebskosten werden vom Kanton finanziert – Gemeindebeiträge an das öV-Angebot gibt es seit 2018 nicht mehr. Ebenfalls können im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund Gelder für das Tram sowie für flankierende Massnahmen beantragt werden.

Mitwirkung der Bevölkerung

Vorhaben im kantonalen Interesse und mit überregionaler Bedeutung brauchen einen Richtplaneintrag und darüber entscheidet der Grosse Rat. Grossräumige Planungen – gerade im Bereich Verkehr und Mobilität – müssen aus einer übergeordneten, regionalen und kantonalen Sicht beurteilt und innert nützlicher Frist dem Grossen Rat vorgelegt und beschlossen werden können. Bevor der Grosse Rat eine Anpassung des Richtplans beschliessen kann, muss sich die Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens dazu äussern können. So schreibt es das Raumplanungsgesetz des Bundes vor. Nebst Behörden und Verbänden haben knapp 900 Personen davon Gebrauch gemacht. Ein Auswertungsbericht über die eingegangenen Stellungnahmen wurde dem Grossen Rat vorgelegt.

Ansprechpartner für den Kanton beim vorgängigen Entwurf der Richtplanvorhaben und den zugehörigen Planungsarbeiten sind die Regionalplanungsverbände und Gemeindebehörden. Diese sind zugleich Ansprechpartner für die Bevölkerung. Der Kanton hat während des bisherigen Planungsprozesses, über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, die Gemeindebehörden intensiv mitwirken lassen. Dies wird auch in der nächsten Planungsphase gewährleistet.

Was passiert nun mit den Rückmeldungen aus der Bevölkerung?

Der Kanton nimmt die Anliegen wie erwähnt sehr ernst. Folgende Herausforderungen werden demnach in die weiteren Planungsarbeiten einfließen und bis zur Festsetzung geklärt:

- Die Machbarkeit von Streckenabschnitten im Mischbetrieb Tram/MIV/Velo/Fussverkehr, besonders über die Hochbrücke und den Schulhausplatz in Baden, aber auch in den Zentren von Neuenhof und Wettingen
- Sicherstellen von Leistungsfähigkeit und Stabilität im regionalen Strassennetz, wenn zur heute schon hohen Auslastung noch die LTB dazukommt
- Vorkehrungen zum Grundwasser- und Lärmschutz
- Abstimmung mit der Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler
- Optimale Verknüpfung von LTB und Busnetz zu einem dichten und attraktiven öV-Gesamtangebot

Aufgrund der Rückmeldungen werden bis zur Festsetzung für Wettingen Ost zwei zusätzliche Varianten der Linienführung zwischen Tägerhard- und Landstrasse untersucht und mit den übrigen kantonalen Interessen sowie den Vorbehalten aus der Bevölkerung abgewogen. Eine Variante verläuft zwischen Tägerhard- und Landstrasse weitgehend östlich der Landwirtschaftsfläche, sie erschliesst die Untere Geisswis und tangiert den Kiesabbau. Die zweite Variante verläuft entlang der Tägerhard- und Halbartenstrasse, also vollständig im bestehenden Siedlungs- und Strassenraum. Die Anzahl und Lage der Haltestellen muss ebenfalls noch konkretisiert werden. Im Rahmen von sogenannten Vorstudien werden erste Überlegungen zur Gestaltung des Strassenraums in den Zentren von Neu-

en Hof und Wettingen angestellt, damit sich das Tram gut ins Ortsbild einpasst und die Strasse zu einem attraktiven öffentlichen Begegnungsraum wird. Nach heutigem Planungsstand auf Stufe Zwischenergebnis erlauben die rechtsgültigen Baulinien entlang des Strassenraums auf der ganzen Strecke den Bau des Trassees zwischen den bestehenden Fassaden.

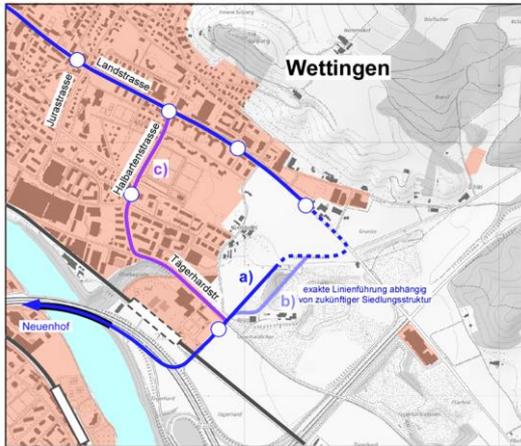


Abbildung 3: Linienführungsvarianten Limmattalbahnhof zwischen Tägerhard- und Landstrasse in Wettingen

Die Ziele konsequent weiterverfolgen

Bei der weiteren Planung werden die bisherigen, in der Anhörung und vom Grossen Rat bestätigten Ziele für die LTB konsequent weiterverfolgt. Mit der geplanten Weiterführung von Killwangen nach Baden (und einer Verknüpfung mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard) soll die LTB im Limmattal zwischen Spreitenbach und Baden:

- Kapazität schaffen, damit die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse entsprechend der kantonalen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 möglichst umweltfreundlich und platzsparend bewältigt werden können,
- schneller und zuverlässiger Zubringer zur S-Bahn sein,
- die bestehenden und geplanten Siedlungsschwerpunkte umsteigefrei untereinander verbinden und insgesamt besser mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen,
- einen Impuls geben, um den Strassenraum entlang des geplanten Tramtrassees aufzuwerten, besonders in den Zentrumsabschnitten von Neuenhof und Wettingen,
- langfristig die stärksten heutigen Busachsen ersetzen und ergänzen.

Die nun im Zwischenergebnis vorgesehene Linienführung führt vom Bahnhof Killwangen entlang der Kantonsstrasse zum Zentrum Neuenhof, unterquert die SBB-Linie an der Limmatstrasse, wo sie parallel zur bestehenden Autobahnbrücke die Limmat überquert. Von dort unterquert sie die Autobahn und Furtal-Linie der SBB und sucht den Anschluss in Kombination mit einer neuen Haltestelle LTB/SBB in Wettingen Tägerhard. Für die Weiterführung ist der Anschluss an die Landstrasse zu suchen. Von dort soll das Tram über die Hochbrücke durch den Schlossbergtunnel und zum Bahnhof Baden (Westseite) geführt werden.



Abbildung 4: Das Tram im belebten Zentrumsbereich – Beispiel aus dem Zürcher Seefeld

Was ist ein Richtplaneintrag und wo steht die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden?

Der Richtplan ist das Koordinationsinstrument, mit dem der Kanton die räumliche Entwicklung steuert. Hier definiert er seine Planungsabsichten und stimmt sie mit den Vorhaben von Bund und Gemeinden über alle Staatsebenen und Sachbereiche hinweg ab. Kernstück des kantonalen Richtplans ist eine Karte, in der raumwirksame Vorgänge und Vorhaben wie zum Beispiel Siedlungsentwicklung und geplante Verkehrsinfrastrukturen eingetragen sind. Ebenfalls kartiert sind alle raumwirksamen Arten von Natur- und Landschaftsschutz.

Je nach Stand der räumlichen Abstimmung gibt es drei Kategorien von Richtplaneinträgen:

- Vororientierung: Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen
- Zwischenergebnis: Vorhaben, bei denen die räumliche Abstimmung begonnen hat, wo aber noch weitere räumliche Abklärungen nötig sind
- Festsetzung: Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind

Bei Vororientierungen und Zwischenergebnissen können auch verschiedene Varianten der Umsetzung aufgezeigt werden.

Konkret für die Limmattalbahn von Killwangen bis Baden: Beim aktuellen Eintrag als Zwischenergebnis ist die exakte Linienführung stellenweise noch offen. Im Osten von Wettingen sind drei Varianten zu prüfen. Der Richtplaneintrag ist daher auch ein Auftrag an die kantonalen Behörden zum Weiterplanen bis das Vorhaben reif für die Festsetzung ist.