

Limmattalbahn; Bauprojektierung; Grosskredit

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft für den Grosskredit "Bauprojektierung der Limmattalbahn" zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Das bestehende Strassennetz im Limmattal ist ausgelastet und zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Die Limmattalbahn leistet einen Beitrag zur gewünschten Entwicklung in Form einer Entlastung des Strassennetzes, attraktiver öV-Verbindungen sowie eines städtebaulichen Impulses für die rasch anwachsenden Agglomerationsgemeinden.

Die politischen Entscheidungsträger haben zur Limmattalbahn bereits verschiedentlich Stellung genommen: Festsetzung des Trassees im Richtplan (GRB Nr. 2006-0577); Aufnahme ins Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (GRB Nr. 2007-1250) sowie ins Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost (Bundesbeitrag in Aussicht gestellt ab 2015); Bewilligung der Kosten für das Vorprojekt (GRB Nr. 2009-0269); Gründung der Limmattalbahn AG (RRB Nr. 2010-000533).

Die kantonsübergreifende Federführung wurde der im Mai 2010 gegründeten Limmattalbahn AG (LTB AG) übertragen, an der der Kanton Aargau 25 % des Aktienkapitals hält. Die restlichen Aktien sind in der Hand des Kantons Zürich. Die LTB AG hat die Aufgabe, die Limmattalbahn zu planen, zu bauen und die dafür notwendige Infrastrukturkonzession zu erlangen. Die beiden Trägerkantone sind für die Bereitstellung der Finanzen zuständig.

Die zurzeit laufenden Planungsarbeiten für das Vorprojekt sind mit einem Kleinkredit über 2,4 Millionen Franken bis Ende 2011 gesichert (GRB Nr. 2009-0269). Für die Phase der Bauprojektierung und des Auflageprojekts ab anfangs 2012 bis Mitte 2016 entstehen Kosten von insgesamt 26 Millionen Franken (inklusive MwSt.), wovon 6,5 Millionen Franken auf den Kanton Aargau entfallen. Für das Bau- und Auflageprojekt inklusive Kosten des bereits bewilligten Vorprojekts wird dem Grossen Rat ein Kredit von 8,9 Millionen Franken unterbreitet. Die gesamten Investitionskosten für die 13,5 km lange Strecke mit 26 Haltestellen zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen belaufen sich nach heutiger Schätzung auf rund 700 Millionen Franken.

Der Aargauer Anteil (25 %; inklusive MwSt.) beträgt ca. 150–200 Millionen Franken. Unter der Annahme einer Mitfinanzierung durch den Bund von 40 % im Rahmen des Agglomerationsprogramms reduziert sich der Anteil des Aargaus auf ca. 90–120 Millionen Franken.

Die Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens zum Kredit für die Bauprojektierung der Limmattalbahn zeigen ein durchwegs positives Bild. Alle Parteien, die Regionalplanungsverbände sowie die Gemeinden unterstützen das Projekt. Eingebrachte Anliegen betreffen insbesondere den behindertentauglichen Umbau des Bahnhofs Killwangen, die Finanzierung des Baus sowie die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden.

1. Ausgangslage

1.1 Das Projekt Limmattalbahn

Das bestehende Strassennetz im Limmattal ist ausgelastet und zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird zu mehr Verkehr führen. Damit dieser Mehrverkehr bewältigt werden kann, braucht es mehr Transportkapazität. In der System- und Korridorstudie von 2002¹ wird der Bedarf für ein zusätzliches, wirkungsvolles öV-Verkehrsmittel festgestellt. Bei der Entwicklung wurden auch Bustrassierungslösungen geprüft, jedoch aufgrund der dynamischen Bautätigkeit im Limmattal nicht weiterverfolgt. Die Studie "Systemevaluation Limmattalbahn"² empfiehlt für den Betrieb die Wahl eines eigentrasseierten Meterspur-Zweirichtungsfahrzeugs. Auf die Optimierung der Transportketten (Sicherung der Anschlüsse, attraktive und übersichtliche Umsteigebeziehungen) durch die gute Vernetzung der Limmattalbahn (LTB) mit dem übergeordneten S-Bahnnetz wird bei der Planung der Bahnhofsanbindungen besonders Wert gelegt.

Die Limmattalbahn bringt für die vorhersehbare und gewünschte Entwicklung eine adäquate öV-Verbindung, trägt massgebend zur Entlastung auf den Strassen bei und gibt einen städtebaulichen Impuls für die rasch wachsenden Agglomerationsgemeinden. Gemäss der Verkehrsstudie MIV Limmattal³ der beiden Kantone Aargau und Zürich sowie des Bundes ist die Limmattalbahn eine zwingende Voraussetzung, damit der Verkehr in diesem belasteten Raum nicht vollends zusammenbricht.

Die geplante Limmattalbahn verbindet voraussichtlich ab 2019 etappenweise die verschiedenen Arbeitsplatz- und Wohngebiete zwischen Zürich-Altstetten (Zürich) und Killwangen (Aargau). Die rund 13,5 km lange Strecke mit 26 Haltestellen erschliesst im Kanton Aargau die Gemeinden Spreitenbach und Killwangen sowie auf dem Gebiet des Kantons Zürich die Gemeinden Zürich, Schlieren, Urdorf und Dietikon. Der Grosse Rat hat im Rahmen der Beratung des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr (MJP öV) eine Prüfung der Weiterfüh-

¹ System- und Korridorstudie; 13. Dezember 2002, Kanton Aargau: Abteilung Verkehr, Kanton Zürich: Amt für Verkehr und Amt für Raumordnung und Vermessung

² Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), 12. August 2010

³ Synthesebericht, 12. August 2010, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Kanton Aargau: Abteilung Verkehr, Kanton Zürich: Amt für Verkehr

rung bis nach Baden in Auftrag gegeben. Entsprechende Korridor- und Trasseestudien liegen vor. Eine Weiterführung ist nicht Bestandteil dieser Vorlage, sondern Gegenstand der Richtplan-Gesamtrevision. Eine spätere Verlängerung vom Bahnhof Killwangen Richtung Westen wird planerisch sichergestellt.

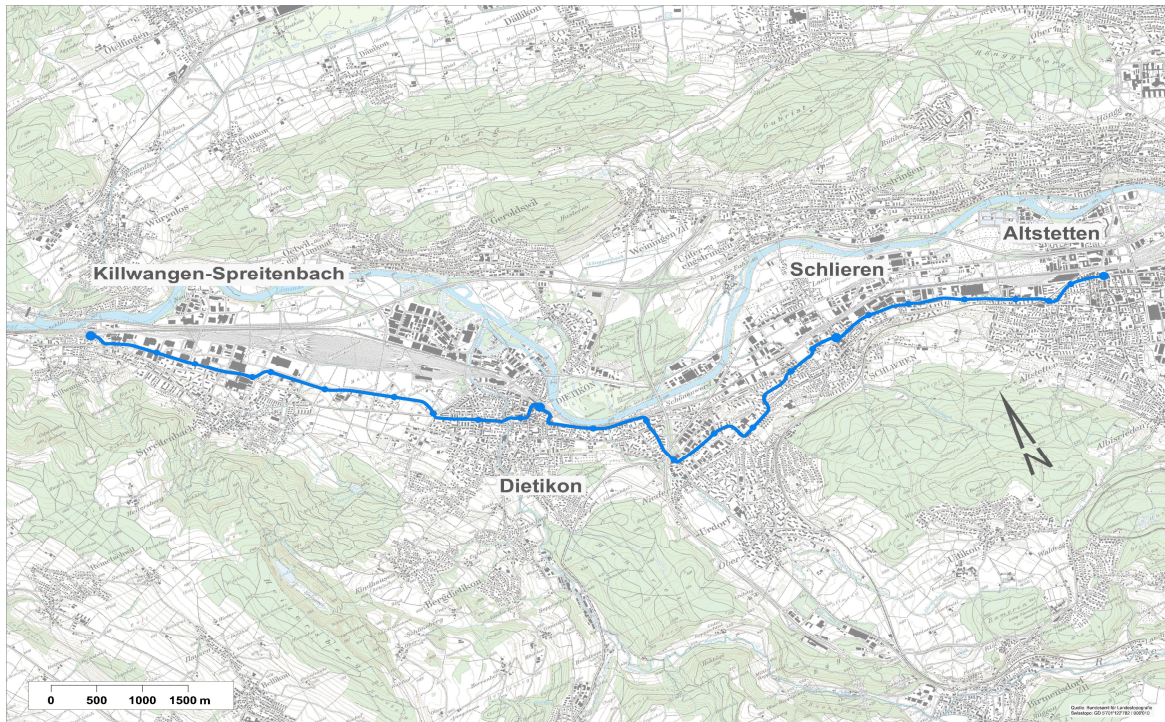


Abbildung 1: geplante Linienführung Zürich-Altstetten nach Killwangen

Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat 2006 die Festsetzung des Trassees im Richtplan beschlossen (GRB Nr. 2006-0577) und 2007 die Stadtbahn Limmattal als Infrastrukturprojekt mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont (2017 und 2030) ins MJP öV (GRB Nr. 2007-1250) aufgenommen.

Nach den Beschlüssen zu den Richtplaneinträgen in beiden Kantonen wurde das Projekt von Killwangen bis Altstetten auch in die Agglomerationsprogramme der beiden Kantone aufgenommen. Der Bund stellt Beiträge aus dem Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme ab 2015 in Aussicht.

Im Oktober 2008 unterzeichneten die zuständigen Regierungsmitglieder beider Kantone die Grundsätze der Zusammenarbeit und initialisierten damit das Projekt Limmattalbahn. Die Gesamtprojektleitung wurde dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) übertragen. Am 24. September 2009 genehmigte der Verkehrsrat des Kantons Zürich den Kredit für das Vorprojekt der Limmattalbahn und am 20. Oktober 2009 bewilligte der Grosse Rat des Kantons Aargau seinen Anteil an den Kosten (GRB Nr. 2009-0269).

Die Gründung der Limmattalbahn AG (LTB AG) wurde von den beiden Regierungen im Frühjahr 2010 beschlossen. Der Handelsregistereintrag erfolgte am 10. Mai 2010. Zweck dieser Gemeinschaftsunternehmung ist es, die Limmattalbahn zu projektieren und zu realisieren sowie die Infrastrukturkonzession beim Bundesrat zu beantragen. Der Kanton Aargau ist im Verhältnis der Streckenabschnitte zu 25 % an der LTB AG beteiligt und stellt einen von zurzeit vier Verwaltungsräten.

Die LTB AG hat per 1. Juni 2010 die operative Führung der Planungsarbeiten übernommen. Das Vorprojekt wird mit rund einem Dutzend Planerteams und Querschnittsmandaten erarbeitet. Bis Ende 2011 wird ein bewilligungsfähiges Vorprojekt mit dem Ziel erstellt, beim Bundesrat die Infrastrukturkonzession gemäss Art. 5 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) zu erlangen.

1.2 Weitere geplante Verkehrsprojekte im Limmattal

Der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach stellt für die Bevölkerung aus den Räumen Baden, Brugg und Lenzburg die Eintrittspforte ins dynamisch wachsende Limmattal dar. Die SBB haben zugesichert, mit einem entsprechenden behindertengerechten Umbau des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach spätestens bis zur Inbetriebnahme der Limmattalbahn der wachsenden Bedeutung des Umsteigeknotens Rechnung zu tragen.

Parallel zu den Planungen der Limmattalbahn haben die beiden Kantone Aargau und Zürich, mit Einbezug des Bundesamts für Strassen (ASTRA) eine Studie zur Situation des motorisierten Individualverkehrs im Limmattal erstellen lassen (August 2010). Die darin aufgezeigten Massnahmen setzen die Realisierung der Limmattalbahn voraus. Diese hat einen erheblichen Teil des Mehrverkehrs aufzunehmen. Weitere Massnahmen sind Dosieranlagen, der Ausbau der Nationalstrassenanschlüsse A1/A4, sowie der Ausbau der drei Knoten Mutschelstrasse/Überland-, Industrie- und Silberstrasse. Die Wirkung der Massnahmen ist auf den weitgehend reibungslosen Verkehrsablauf mit Zeithorizont 2025 ausgelegt. Es wird jedoch weiterhin mit kalkulierbaren Verlustzeiten im Stossverkehr gerechnet.

2. Gesetzliche Grundlagen

Die Verfassung des Kantons Aargau überträgt dem Kanton und den Gemeinden die Aufgabe, das Verkehrs- und Strassenwesen zu ordnen. Dabei haben sie für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung zu sorgen. Der öffentliche Verkehr ist zusammen mit den Gemeinden zu fördern (§ 49 Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980; SAR 110.000). Gemäss § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 (SAR 995.100) sind die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem technischen Zustand zu halten.

3. Bauprojektierung und Auflageprojekt

Im Vorprojekt werden bis Ende 2011 die Projektgrundlagen überprüft, aufbereitet und die Linienführung bereinigt. Dabei werden die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 20 % ermittelt und die Wirtschaftlichkeit berechnet. Anschliessend wird das Bauprojekt gestartet. Gegenstand dieser Phase sind die Detailpläne für die einzelnen Querschnitte und Haltestellen sowie die für die Plangenehmigung notwendigen Grundlagen. Die Investitionskosten werden mit einer Genauigkeit von +/- 10 % ermittelt. Nach der Bauprojektierungsphase wird das Auflageprojekt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung eingereicht.

Der Kreditantrag für die Bauprojektierung basiert auf folgenden Positionen:

Phase	Betrag (Anteil Aargau von 25% inklusive MwSt. in Franken)	Bemerkung
Vorprojekt (bis Ende 2011)	2,4 Millionen	Kleinkredit vom Grossen Rat bewilligt
Auflage- und Bauprojekt (2012–2013)	3,4 Millionen	Finanzierung Teilprojekte, Depotplanung, Querschnittsmandate, Studien, Nebenkosten, Teuerung und Reserve
Plangenehmigungsverfahren (2013–2015)	1,6 Millionen	Finanzierung Teilprojekte, Querschnittsmandate, Depotplanung, Studien, vorzeitiger Landerwerb, Nebenkosten, Teuerung und Reserve
Vorbereitung/ Ausschreibung (2014–2015)	0,6 Millionen	Finanzierung Teilprojekte, Querschnittsmandate, Depotplanung, Studien, Nebenkosten, Teuerung und Reserve
Eigenleistungen Limmattalbahnhof AG	0,9 Millionen	Löhne Mitarbeitende, Büromiete, Versicherungen, Diverses
Gesamttotal	8,9 Millionen	Anteil Kanton Aargau

Die Gesamtkosten für die Bauprojektierung werden auf insgesamt 26 Millionen Franken (inklusive MwSt.) geschätzt. Entsprechend der Trasseelänge bedeutet dies einen Anteil von 25 % respektive 6,5 Millionen Franken für den Kanton Aargau. Inklusive der schon bewilligten Kosten für das Vorprojekt von 2,4 Millionen Franken wird dem Grossen Rat somit ein Kredit von 8,9 Millionen Franken beantragt. Die Planungsaufträge für das Bauprojekt werden von der Limmattalbahnhof AG vergeben.

4. Auswirkungen

4.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Es wird ein Grosskredit in der Höhe von 8,9 Millionen Franken beantragt. Dieser setzt sich aus dem Anteil für die Bau- und Auflageprojektierung von 6,5 Millionen Franken sowie für das Vorprojekt von 2,4 Millionen Franken zusammen. Für das Vorprojekt ist ein Kleinkredit genehmigt, welcher im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) bis 2011 eingestellt ist. Die Limmattalbahnhof wird im AFP 2011–2014 als Entwicklungsschwerpunkt (ESP Nr. 635ES0056) aufgeführt. Nach Genehmigung des Bauprojektierungskredits durch den Grossen Rat werden die entsprechenden Tranchen im AFP 2012–2015 eingestellt.

Der Anteil des Kantons Zürich an der Bauprojektierung ist bereits in der Zürcher Finanzplanung eingestellt. Die Freigabe der Mittel wird durch den Zürcher Regierungsrat bewilligt.

Ein möglicher Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds wird voraussichtlich ab 2015 fließen. Da Zeitpunkt und Höhe noch unbekannt sind, werden die Gesamtkosten eingestellt.

4.2 Volkswirtschaftliche Betrachtung

Für die Richtplaneintragung wurden Wirtschaftlichkeitsüberlegungen dargelegt. Für das Infrastruktugesuch an den Bund wird im Vorprojekt bis Ende 2011 eine vertiefte Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt. Erfahrungen aus vergleichbaren Stadtbahn-Neubauten zeigen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen: Bei der Glattalbahn wurden in ihrem Einzugsgebiet neun Milliarden Franken private Investitionen ausgelöst⁴, beim Tram Zürich West drei Milliarden Franken.

4.3 Nachhaltige Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft

Die Limmattalbahn ist eine zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrsprobleme im Limmattal mit positiven Wirkungen auch in den Bereichen Gesellschaft und Wirtschaft. Sie ist ein hochwertiges öV-System, das bessere Anschlüsse und komfortables Reisen garantiert. Die Limmattalbahn führt zu mehr Standortattraktivität im Limmattal, löst Investitionen aus und gibt städtebauliche Impulse. Indirekt unterstützt sie auch die ökologische Entwicklung im Limmattal (Agglomerationspark Limmattal).

4.4 Auswirkungen auf die bauliche Entwicklung der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach

Diverse Bauvorhaben in der Gemeinde Spreitenbach generieren hohe Investitionen und richten sich schon heute nach der zukünftigen Limmattalbahn aus (zum Beispiel Umweltarena, Tivoli Garten, Stadthalle etc.). Die Gemeinde Killwangen plant rund um den Bahnhof eine Zentrumszone, um die zu erwartende Entwicklung zusammen mit der Limmattalbahn in die richtigen Bahnen zu lenken. Zusammen mit der Gemeinde Killwangen wurde in partnerschaftlicher Weise die Linienführung auf dem Gemeindegebiet vertieft untersucht. Als gemeinsames Resultat konnte der Richtplaneintrag zum Bahnhof Killwangen bestätigt und optimiert werden.

4.5 Zuständigkeiten und Ausgabenreferendum

Gemäss § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen vom 11. Januar 2005 (GAF; SAR 612.100) ist dem Grossen Rat das Begehren um einen Grosskredit mit einer besonderen Vorlage zu unterbreiten, wenn der geplante Nettoaufwand den einmaligen Betrag von 5 Millionen Franken übersteigt. Dies trifft auf das vorliegende Begehren zu.

⁴ Die Glattalbahn – Bewegung im urbanen Lebensraum, VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Oktober 2009

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss von § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung. Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 20 Abs. 3 GAF). Da der Grosskredit für die einmalige neue Ausgabe Netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

5. Ausblick

Die aktuelle Kostenschätzung des Gesamtprojekts basiert auf Einheitspreisen und Erfahrungswerten aus vergleichbaren Stadtbahnprojekten wie dem Tram Zürich West und der Glattalbahn. Die Kostenschätzung wird bis Ende 2011 im Rahmen des Vorprojekts aktualisiert. Der Kostenanteil des Kantons Aargau wird nach momentanem Planungsstand wiederum zirka 25 % betragen.

Projekt	km	Streckenkosten in Millionen Franken	Millionen Franken/km
Glattalbahn	12,7	600	47
Tram Zürich West	3,1	150	49
Limmattalbahn (ohne Depot)	13,5	650	48

In den Gesamtkosten von rund 700 Millionen Franken ist neben den Streckenkosten ein Betrag von 50 Millionen Franken für ein Depot eingestellt.

Gemäss der Kostenschätzung aus der Vorstudie beträgt der Anteil des Kantons Aargau ca. 150–200 Millionen Franken (25 % der Gesamtkosten, inklusive MwSt.). Unter Annahme einer Beteiligung des Bundes in der Grössenordnung von 40 % im Rahmen des Agglomerationsprogramms reduziert sich der Anteil des Aargaus auf ca. 90–120 Millionen Franken. Der Bundesentscheid kann bis Ende 2014 erwartet werden. Frühester Baubeginn der Limmattalbahn ist das Jahr 2016. Momentan wird die Bau- und Betriebsetappierung untersucht. Daher kann über den Zeitpunkt des Finanzbedarfs für den Aargauer Streckenanteil momentan keine Aussage gemacht werden. Die Finanzierung der Limmattalbahn über allgemeine Steuermittel und die Folgen für die Finanzplanung sind Gegenstand der Vorlage zum Realisierungskredit.

Eine genauere Schätzung liegt Ende 2011 mit dem Vorprojekt vor (Schätzgenauigkeit +/- 20 %). Mit dem Bauprojekt wird eine Schätzgenauigkeit von +/- 10 % erreicht.

Projekt-Phasen	Kosten Kanton Aargau (inklusive MwSt.)	Status
Vorprojekt (bis 2011)	2,4 Millionen Franken	bewilligt
Bauprojektierung; Auflageprojekt für Plangenehmigung (bis 2016)	6,5 Millionen Franken	Gegenstand dieses Antrags
Realisierung (ab 2017) – ohne Bundesbeitrag – mit der Annahme eines Bundesbeitrags von 40 % aus dem Infrastrukturfonds	150–200 Millionen Franken 90–120 Millionen Franken	Bewilligung ist Gegenstand eines späteren Antrags an den Grossen Rat

Abbildung 2: Finanzbedarf nach Phasen

Im MJP öV wurde für die Periode 2007–2017 als Grobkostenschätzung für das Infrastrukturmodul Limmattalbahn eine Summe von rund 13 Millionen Franken, insbesondere für die Trasseesicherung eingestellt.

Zurzeit wird das Angebotskonzept im Vorprojekt erarbeitet. Die daraus abgeleiteten Folgekosten werden dem Grossen Rat mit der Botschaft zur Realisierung der Limmattalbahn vorgelegt. Diese jährlichen Folgekosten, sogenannte Abgeltungen, sind analog zu allen Betriebsleistungen im Regional- und Ortsverkehr im Rahmen des ordentlichen Budgets zu bewilligen. Die Beteiligung der Gemeinden an den Abgeltungskosten ist im ÖVG⁵ geregelt.

6. Kommunikation

Die Staatskanzlei wird bei Bewilligung der Mittel eine Medienmitteilung herausgeben. Die Limmattalbahn AG ist vorgängig in Kenntnis zu setzen. Die Kommunikation zum Projekt während der Projektierungs- und Bauphase erfolgt durch die Limmattalbahn AG.

7. Ergebnisse aus der Anhörung

Gemäss § 66 der Kantonsverfassung erfolgte die öffentliche Anhörung zu dieser Vorlage in der Zeit vom 29. November 2010 bis zum 21. Januar 2011. Es haben die Parteien FDP, BDP, EVP, SVP, SP, CVP, GLP und Grüne, die Regionalplanungsverbände Baden Regio und Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, die Gemeinden Spreitenbach, Neuenhof, Wettingen und Baden sowie diverse weitere Instanzen (BAV; Kantone Basel-Landschaft, Luzern, Solothurn, Basel-Stadt, Zürich; Verkehrsunternehmen Postauto, BDWM Transport AG, ZVV, die Verbände Touring Club Schweiz [TCS], Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), Verkehrsclub der Schweiz [VCS] und AGV) und eine Privatperson Stellung genommen. Das Projekt wird in allen Stellungnahmen unterstützt und dem Grosskredit zugestimmt.

⁵ Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; SAR 995.100)

In verschiedenen Stellungnahmen wird vermerkt, dass die Finanzierung des Baus über allgemeine Steuermittel als sachgerecht beurteilt wird. Der Bund verweist auf die noch offene Mitfinanzierung, die erst mit Einreichung des Agglomerationsprogramms Limmattal ab 2012 entscheidungsreif wird.

Der behindertengerechte Umbau des Bahnhofs Killwangen wird mehrmals als Forderung aufgeführt. Neben der Projektierung der Limmattalbahn ist eine Totalrevision der Nutzungsplanung in der Gemeinde Killwangen im Gang mit einer neuen Zentrumszone beim Bahnhof. Die Planungen werden mit allen Partnern (LTB, Gemeinde, Busbetreiber, SBB, Kanton) koordiniert und im Rahmen des Vorprojekts vertieft.

Weiter wird die Koordination zwischen öV und MIV thematisiert. Dabei reichen die Meinungen von der Forderung, gar keine zusätzlichen Beförderungskapazitäten auf Schiene oder Strasse zu schaffen bis zur Forderung nach einer gleichzeitigen Verbesserung für den MIV. Im Rahmen einer kantonsübergreifenden Studie zusammen mit dem ASTRA wurden der MIV im Limmattal analysiert und die notwendigen Massnahmen definiert. Die Limmattalbahn wird darin als Voraussetzung für ein in Zukunft funktionierendes Gesamtverkehrssystem genannt. Die Limmattalbahn wird weitgehend eigentrassiert und den Nachweis erbringen müssen, dass bei Querungen die Knotenkapazitäten ausreichend sind und der MIV nicht behindert wird.

Sieben⁶ von acht Parteien verlangen die vertiefte Prüfung beziehungsweise einen Richtplan eintrag zur Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden wurde dazu bereits eine Korridor- und Trasseestudie erarbeitet. Die weitere Behandlung erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans.

Zum Antrag:

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

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 20 Abs. 4 GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

⁶ FDP, BDP, EVP, SP, CVP, GLP, Grüne

Antrag:

Für das Bau- und Auflageprojekt der Limmattalbahn wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 8'900'000.– beschlossen. Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an, gemäss Bahnbau-Teuerungsindex (BTI), Stand Juli 2010, Indexstand 126,9.

Aarau, 23. März 2011

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann

Staatsschreiber

Peter C. Beyeler

Dr. Peter Grünenfelder