

**Anpassung des Richtplans; Festsetzung Stationsausbauten Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz (Kapitel V 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 21a); Neue S-Bahnlinie S19 ins Untere Aaretal im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich; Zustimmung zum Angebotskonzept; Gleis- und Perronausbauten auf der Strecke Döttingen–Koblenz–Bad Zurzach; Grosskredit**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Anpassung des Richtplans betreffend Festsetzung Stationsausbauten Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz; neue S-Bahnlinie S19 ins Untere Aaretal im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich; Zustimmung zum Angebotskonzept; Gleis- und Perronausbauten auf der Strecke Döttingen–Koblenz–Bad Zurzach; Grosskredit zur Beschlussfassung.

**Zusammenfassung**

**Angebot und Nachfrage im Unteren Aaretal – Handlungsbedarf bei der Infrastruktur**

Die S-Bahnlinie S27 Baden–Koblenz–Waldshut/Bad Zurzach weist ein dichtes Angebot und eine steigende Nachfrage auf. Mit mehr als 6'000 Fahrgästen im stärkstbelasteten Querschnitt Turgi–Siggental–Würenlingen sind die Frequenzen auf vergleichbar hohem Niveau mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Wynental- und Suhrentalbahn. Die Fahrgäste im Unteren Aaretal profitieren voraussichtlich ab Dezember 2011 von modernisiertem Rollmaterial auf der S27. Im Gegensatz dazu ist die Bahninfrastruktur nicht mehr zeitgemäss, wenig kundenfreundlich und entspricht nicht mehr den betrieblichen und technischen Anforderungen. Die Publikumsanlagen genügen den heutigen Qualitäts- und Komfortansprüchen nicht. Die Stellwerkanlagen sind zum Teil stark veraltet. Zudem sind die Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit der Anschlüsse in Baden gefährdet, weil Abhängigkeiten zum Fernverkehr bestehen und mit der einspurigen Strecke Turgi–Koblenz–Bad Zurzach die nötige Betriebsflexibilität fehlt.

**Durchmesserlinie und 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich**

Die Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten–Zürich Oerlikon mit dem neuen Tiefbahnhof Zürich Löwenstrasse ist seit September 2007 im Bau. Sie löst die Kapazitätsprobleme im Knoten Zürich und ermöglicht zusammen mit zusätzlichen Ausbauten im S-Bahnnetz (4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich) eine Weiterentwicklung des S-Bahnangebots. Der

Kanton Zürich investiert rund 370 Millionen Franken in die 4. Teilergänzung und rund 660 Millionen Franken in den Bau der DML. Zusätzlich investieren die Nachbarkantone im Osten und Süden rund 30 Millionen Franken in die Verbesserung ihrer S-Bahninfrastruktur. In vielen Korridoren werden neue S-Bahnlinien eingeführt und bestehende Linien verlängert oder mit dichterem Angebot betrieben. Dies hat auch zur Folge, dass Linien neu verknüpft und anders bezeichnet werden.

### **S-Bahnlinie S19 Zürich–Dietikon–Baden–Koblenz**

Nach Inbetriebnahme der DML verkehrt ab Dezember 2015 halbstündlich eine neue Linie S19 von (Pfäffikon-) Effretikon via Bahnhof Zürich Löwenstrasse nach Dietikon. Geplant ist, diese S19 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) von Montag bis Freitag stündlich nach Koblenz zu verlängern. In der anderen Halbstunde ist eine Verlängerung ins Freiamt bis Muri vorgesehen. Die S19 ins Untere Aaretal ersetzt die heutigen Direktzüge in den Hauptverkehrszeiten, fährt aber häufiger und sowohl am Morgen als auch am Abend in beide Richtungen. Sie wird mit Doppelstock-Rollmaterial betrieben, bietet höhere Platzkapazität und ermöglicht neue Direktverbindungen von Koblenz via DML nach Zürich Nord.

### **Bahnhofausbauten in Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach**

Die Strecke Döttingen–Bad Zurzach soll automatisiert und die drei Bahnstationen Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz sollen modernisiert werden. Die veralteten Stellwerkanlagen werden ersetzt und modernisiert. Für einen komfortablen, behindertengerechten und sicheren Zugang zu den Zügen werden die Perronanlagen ausgebaut sowie mit Personenunterführungen, Treppen und Rampen erschlossen. Eine kurze Doppelspur südlich von Koblenz Richtung Klingnau erhöht die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs im gesamten Ostaaargau. Alle Infrastrukturausbauten schaffen die Voraussetzungen für einen stabilen Betrieb der S-Bahnlinie S27 sowie für die zusätzlichen S19-Züge in den Hauptverkehrszeiten. Die Perronanlagen in Siggenthal-Würenlingen werden für die S19 angepasst.

Von der Investitionssumme von total 70,6 Millionen Franken übernehmen die SBB rund 80 % beziehungsweise 56,7 Millionen Franken. Das Automatisierungsprojekt und die Aufwendungen für den Substanzerhalt werden dabei vollständig von den SBB finanziert. Der Kanton Aargau beteiligt sich an den Ausbauprojekten (Publikums- und Gleisanlagen, Doppelspurabschnitt) im Unteren Aaretal mit einem Pauschalbeitrag von 11,5 Millionen Franken. Die Gemeinden Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz haben sich am Ausbau der Publikumsanlagen, an der Aufwertung des Bahnhofbereichs sowie an den Anlagen für den Velo- und Busverkehr mit total 2,35 Millionen Franken zu beteiligen.

### **Anhörung und Mitwirkung zur Anpassung des Richtplans**

Die Vernehmlassung zeigte, dass alle Parteien, die Regionalplanungsverbände Zurzibiet und Baden Regio und die betroffenen Gemeinden dem Konzept grundsätzlich zustimmen und das finanzielle Engagement des Kantons und der Gemeinden befürworten. Die Bereitschaft ist vorhanden, die zusätzlichen finanziellen Mittel bei der Infrastruktur und beim Angebot für die S-Bahnlinie S19 nach Koblenz zur Verfügung zu stellen.

## Inhaltsverzeichnis

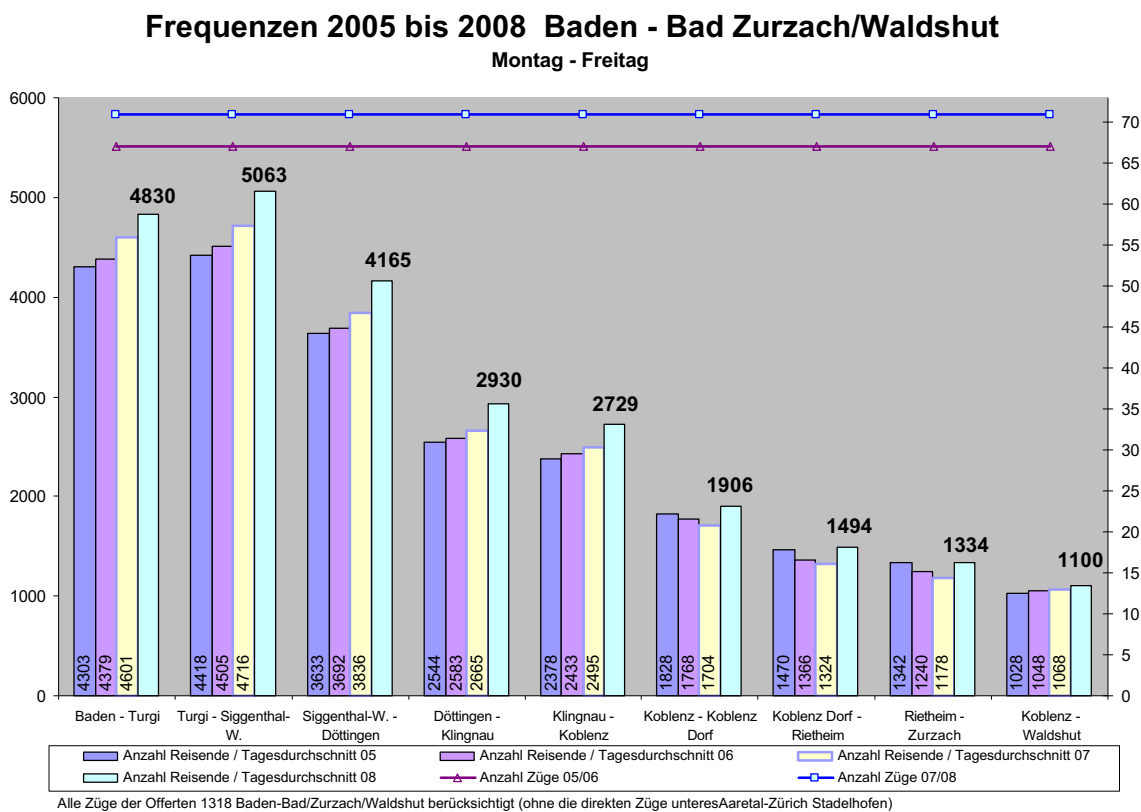
<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
1.1 Angebots- und Nachfrageentwicklung im Unteren Aaretal.....	4
1.2 Grundlagen raumentwicklungAARGAU und Mehrjahresprogramm öV .....	5
1.3 Durchmesserlinie und 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich.....	5
<b>2. Handlungsbedarf im Unteren Aaretal</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Neue S-Bahnlinie S19</b> .....	<b>7</b>
<b>4. Infrastrukturausbau im Unteren Aaretal</b> .....	<b>8</b>
4.1 Ziel und Umfang der Infrastrukturausbauten.....	8
4.2 Projekt Bad Zurzach.....	8
4.3 Projekt Koblenz.....	9
4.4 Projekt Döttingen.....	10
4.5 Projekt Siggenthal-Würenlingen .....	11
<b>5. Kosten und Finanzierung</b> .....	<b>11</b>
5.1 Infrastrukturkosten und Kostenteilung der Projekte im Unteren Aaretal.....	11
5.2 Mehrabgeltungen für S-Bahnlinie S19.....	13
<b>6. Aufgaben- und Finanzplan</b> .....	<b>14</b>
6.1 Projekte im Unteren Aaretal .....	14
<b>7. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>14</b>
7.1 Finanzierung der Infrastruktur .....	14
7.2 Finanzierung des Angebots.....	14
7.3 Zuständigkeit und Ausgabenreferendum.....	14
<b>8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft</b> .....	<b>15</b>
<b>9. Zusammenhänge zu den mittel- und langfristigen Bahnplanungen im Aargau</b> ....	<b>15</b>
<b>10. Anpassung des kantonalen Richtplans</b> .....	<b>15</b>
10.1 Regionalzugsverkehr.....	15
10.2 Anpassung des kantonalen Richtplans.....	16
<b>11. Ergebnisse aus der Anhörung/Mitwirkung zur Richtplananpassung</b> .....	<b>19</b>
<b>A n t r a g</b> : .....	<b>21</b>

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Angebots- und Nachfrageentwicklung im Unteren Aaretal

Das Angebot im Unteren Aaretal wurde in den letzten Jahren laufend verbessert. Seit Dezember 2004 besteht auf der Strecke Baden–Koblenz–Waldshut/Bad Zurzach tagsüber der durchgehende Halbstundentakt. In den Jahren 2005 bis 2009 wurde der 30-Minuten-Takt schrittweise auch am Abend, an Samstagen und Sonntagen eingeführt. Das Angebot der S-Bahnlinie S27 wird in den Spitzenzeiten durch drei Direktzüge nach Zürich am Morgen und durch zwei Direktzüge von Zürich nach Koblenz am Abend ergänzt.

Bei der Infrastruktur wurden in den letzten Jahren nur wenige Verbesserungen realisiert. Grundstein der Angebotsentwicklung war der Neubau der Gleis- und Perronanlagen in Turgi Anfang der 90er-Jahre. Seit der Elektrifizierung der Strecke Koblenz–Waldshut im Jahr 1999 ist es möglich, direkte Züge von Baden beziehungsweise Bad Zurzach nach Waldshut zu führen und den vielen Grenzgängern ein attraktives Angebot anzubieten. Die Inbetriebnahme einer neuen Haltestelle in Klingnau führte zusammen mit der Verdichtung des S-Bahn- und Busangebots im Unteren Aaretal zu einer markanten Nachfragesteigerung in den letzten Jahren.



Die S27 befördert im stärkstbelasteten Querschnitt Turgi–Siggenthal–Würenlingen mehr als 5'000 Personen pro Tag. In den Direktzügen zwischen Koblenz und Zürich befinden sich jeden Tag zusätzlich rund 950 Personen. Mit insgesamt mehr als 6'000 Fahrgästen pro Tag im stärkstbelasteten Querschnitt Turgi–Siggenthal–Würenlingen sind die Frequenzen vergleichbar mit denjenigen der Bremgarten-Dietikon-Bahn in Dietikon beziehungsweise mit der Zahl

der ankommenden und abfahrenden Reisenden in Aarau auf den beiden Linienästen der Wynental- und Suhrentalbahn.

Mit dem schrittweisen Angebotsausbau der letzten Jahre stiegen die gefahrenen Zugskilometer der S27 im Unteren Aaretal im Zeitraum 2005 bis 2010<sup>1</sup> um 29 %. Das zusätzliche Angebot löste Mehrabgeltungen im Unteren Aaretal von rund 18 % aus. Gleichzeitig ist die Nachfrage (gefahrte Personenkilometer) um rund 20 % gestiegen.

<b>Kennzahlen S-Bahnlinie S27</b>	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personenkilometer in Millionen pro Jahr	27,0	27,6	27,9	29,0	30,2	32,4*
Zugskilometer in 1'000 pro Jahr	541	567	586	650	666	700
Abgeltung in Millionen Franken pro Jahr	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	6,3

\* Prognose

Die SBB erneuern derzeit das im Einsatz stehende NPZ-Rollmaterial vollständig. Das Untere Aaretal profitiert voraussichtlich bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 von modernisiertem Rollmaterial auf der S27. Die Bahnreisenden im Unteren Aaretal erhalten dann Fahrzeuge mit einem attraktiven Fahrgastraum, Klimatisierung, behindertengerechten Wagen und neuen Kundeninformationssystemen.

## **1.2 Grundlagen raumentwicklungAARGAU und Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr**

Das Untere Aaretal ist eine nachfragestarke ländliche Entwicklungsachse, die auf den urbanen Entwicklungsraum Baden/Brugg ausgerichtet ist. Über diese Achse wird auch der dichtbesiedelte süddeutsche Raum vom Grenzübergang Waldshut an die Mittellandachse angeschlossen. Im Unteren Aaretal liegen die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Unteres Aaretal/PSI (ESP von kantonaler Bedeutung) und Böttstein (ESP von regionaler Bedeutung). Es ist vorgesehen diese ESP im Rahmen des Richtplananpassungs-Pakets "Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung" festzusetzen. Ins Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr ist als mittelfristiges Entwicklungsmodul die Erhöhung der Anzahl Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten aufgenommen. Sie sollen, sofern möglich, direkt nach Zürich führen. Bei den Infrastrukturen sind zur Verdichtung des Bahnangebots in Spitzenzeiten vor allem Bahnhofausbauten in Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach vorgesehen. Auch eine kurze doppelspurige Ausfahrt von Koblenz Richtung Klingnau ist im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr als mittelfristiges Infrastrukturmodul enthalten. Im kantonalen Richtplan ist die durchgehende Doppelspur Turgi-Koblenz-Bad Zurzach als Zwischenergebnis aufgenommen.

## **1.3 Durchmesserlinie und 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich**

Die rasant steigende Nachfrage und die dadurch entstehenden Engpässe im Bahnnetz Zürich erfordern zusätzliche Angebote und Bahninfrastrukturen. Mit der neuen Durchmesserlinie (DML) im Hauptbahnhof Zürich entstehen zusätzliche Kapazitäten für den Fern- und S-Bahnverkehr. Diese sind aber nur dann uneingeschränkt nutzbar, wenn auch die Zufahrtsstrecken ausgebaut werden. Die Infrastruktur-Ausbauten für die Weiterentwicklung der

---

<sup>1</sup> Basis Fahrplanentwurf 2010

S-Bahn-Zürich sind Bestandteil des Projekts "4. Teilergänzung" des Kantons Zürich und der SBB. Gleichzeitig werden in den nächsten Jahren vom Bund verschiedene Vorhaben im Raum Zürich realisiert, welche über die HGV<sup>2</sup> und ZEB<sup>3</sup> Kredite finanziert werden.

Die Realisierung der 4. Teilergänzung ist in Teilschritten in den Jahren 2014, 2016 und 2018 vorgesehen, abgestimmt auf die Fertigstellung der DML und der ZEB-Projekte im Korridor Zürich–Winterthur. Der Kanton Zürich investiert mit der 4. Teilergänzung rund 370 Millionen Franken in die Bahninfrastruktur. Zusätzlich investieren die Nachbarkantone im Osten und Süden rund 30 Millionen Franken in die Verbesserung ihrer S-Bahninfrastruktur. In vielen Korridoren werden neue S-Bahnlinien eingeführt und bestehende Linien verlängert oder mit dichterem Angebot betrieben. Dies hat auch zur Folge, dass bestehende Linien neu verknüpft und anders bezeichnet werden.

Die geplanten Entwicklungen der S-Bahn Zürich beeinflussen auch das grenzüberschreitende S-Bahn-Angebot im Aargau.

- Im Korridor Limmattal wird im Jahr 2016 eine neue S-Bahnlinie S19 eingeführt, die halbstündlich von Effretikon (beziehungsweise in Spitzenzeiten von Pfäffikon ZH) via Zürich Löwenstrasse nach Dietikon verkehrt. Sie hält im Limmattal nur in Zürich Altstetten (beschleunigte S-Bahn). Gemäss Konzept soll die S19 in den Hauptverkehrszeiten je stündlich ins Untere Aaretal respektive nach Muri verlängert werden.
- Die heutige S3 erhält ab 2018 im Limmattal eine andere Liniennummer (neu S11) und fährt weiterhin stündlich durch den Heitersbergtunnel nach Aarau. Sie startet neu in Seuzach respektive Wila und verkehrt von Winterthur bis Zürich als beschleunigte S-Bahn. Die S11 soll mit dreiteiligen Doppelstockkompositionen betrieben werden, was aufgrund der hohen Nachfrage nötig ist.
- Die heutige S12 bleibt auf dem Abschnitt Brugg–Zürich HB–Winterthur unverändert und fährt neu von Winterthur weiter nach Wil respektive Schaffhausen.
- Die S-Bahnen im Knonaueramt und nach Niederweningen erhalten ab 2016 geänderte Fahrplanlagen. Auf den Zeitpunkt des Taktwechsels müssen auch die grenzüberschreitenden Buslinien Aargau–Zürich im Surbtal und im Freiamt beziehungsweise am Mutschellen angepasst werden.

## **2. Handlungsbedarf im Unteren Aaretal**

Die Bahninfrastruktur im Unteren Aaretal ist nicht mehr zeitgemäss, wenig kundenfreundlich und entspricht nicht mehr den heutigen betrieblichen und technischen Anforderungen. Die Publikumsanlagen genügen den heutigen Qualitäts- und Komfortansprüchen nicht. Ebenfalls nicht erfüllt sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes bezüglich des treppenfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr. Die Stellwerkanlagen sind zum Teil stark veraltet. Zudem sind die Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit der Anschlüsse in Baden gefährdet, weil Abhängigkeiten zum Fernverkehr bestehen und mit der einspurigen Strecke Turgi–Koblenz–Bad Zurzach die nötige Betriebsstabilität fehlt. Auch ohne Angebotsausbauten sind hier Verbesserungen der Infrastruktur notwendig.

---

<sup>2</sup> Anschluss an das europäische Eisenbahn Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

<sup>3</sup> Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

### 3. Neue S-Bahnlinie S19

Die neue S19 aus (Pfäffikon-) Effretikon fährt ab Dezember 2015 jede halbe Stunde via Zürich Löwenstrasse nach Dietikon und soll in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) von Montag bis Freitag stündlich nach Koblenz verlängert werden. Gemäss Konzept soll die S19 die bestehenden Direktzüge aus dem Unteren Aaretal nach Zürich HB ersetzen und mit zwei zusätzlichen Verbindungen am Abend ergänzen. Am Morgen sollen wie bisher drei, am Abend vier Taktzüge (bisher zwei) verkehren, und zwar neu in beide Richtungen. Wie die heutigen Direktzüge hält die S19 zwischen Dietikon und Zürich Löwenstrasse nur noch in Zürich Altstetten. Im Aargauer Limmattal werden Wettingen, Baden und Turgi bedient. Ein Vorteil des neuen S19-Angebots ist die direkte Weiterführung via Durchmesserlinie nach Zürich Oerlikon-Effretikon. Die S19 wird mit Doppelstock-Rollmaterial betrieben und fährt in den Spitzenzeiten mit zweiteiligen Kompositionen.

Die vorliegende Botschaft umfasst nur die Verlängerung der S19 von Dietikon nach Koblenz, da hier die dazugehörigen Infrastrukturprojekte bereits weit fortgeschritten sind. Ab Dezember 2015 soll dann in Spitzenzeiten die S19 von Dietikon auch stündlich nach Muri verlängert werden. Die Projekte der dafür notwendigen Gleisbauten sind zurzeit in der Studienphase. Dem Grossen Rat wird nach Abschluss der Vorprojekte und der Einigung über die Kostenteilung eine analoge Kreditvorlage zur S19-Verlängerung ins Freiamt vorgelegt.



## 4. Infrastrukturausbau im Unteren Aaretal

### 4.1 Ziel und Umfang der Infrastrukturausbauten

Die SBB haben Ende 2007 ein Projekt für die Erneuerung und Erweiterung der Anlagen im Unteren Aaretal gestartet. Das Vorprojekt zur Automatisierung der Strecke Döttingen–Koblenz–Bad Zurzach und zur Modernisierung der drei Bahnstationen ist fertig gestellt.

Die Ziele des Projekts sind:

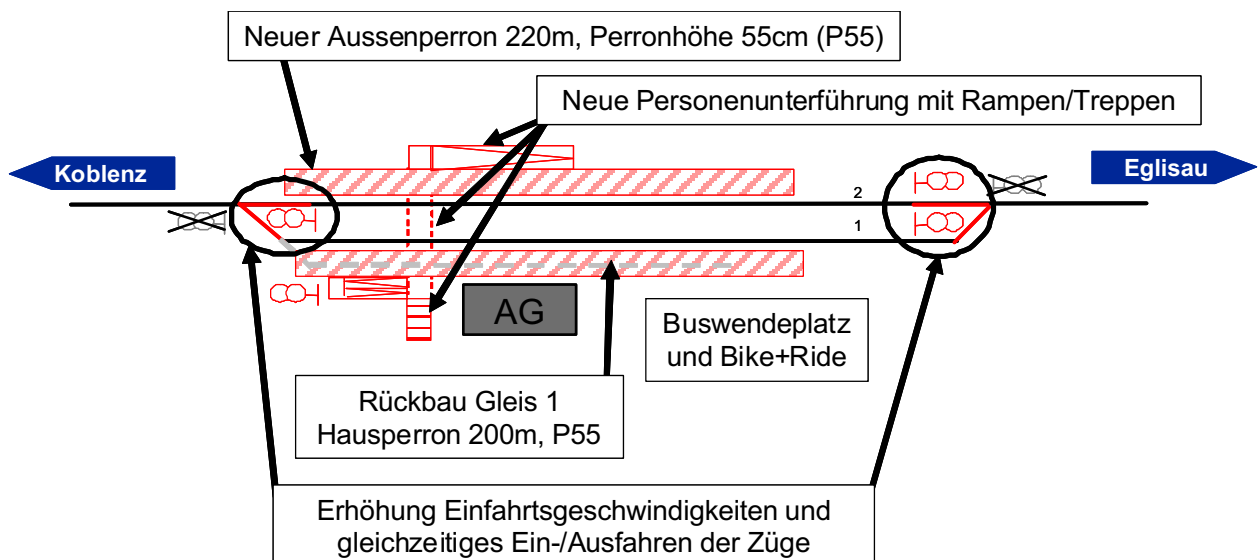
- Verbessern der Publikumsanlagen und des Zugangs zur Bahn
- Verbessern der Fahrplanstabilität und der Angebotsqualität
- Anpassen der Gleisanlagen an die zukünftigen Angebotsbedürfnisse
- Substanzerhalt und wirtschaftliche Betriebsführung

Um die Automatisierung und Fernsteuerung der Bahnhöfe Bad Zurzach, Koblenz und Döttingen zu ermöglichen, werden die veralteten Stellwerkanlagen ersetzt oder modernisiert. Für einen komfortablen, behindertengerechten und sicheren Zugang zu den Zügen werden die Perronanlagen ausgebaut sowie mit Personenunterführungen, Treppen und Rampen erschlossen. Auf allen Perrons werden elektronische Abfahrtsanzeigen installiert.

Diese Infrastrukturausbauten schaffen die Voraussetzungen für einen stabilen Betrieb der S-Bahnlinie S27 im Unteren Aaretal sowie für die zusätzlichen S19-Züge in den Spitzenzeiten.

### 4.2 Projekt Bad Zurzach

#### Schematischer Situationsplan mit Hauptelementen



## Projektbeschreibung/Hauptelemente

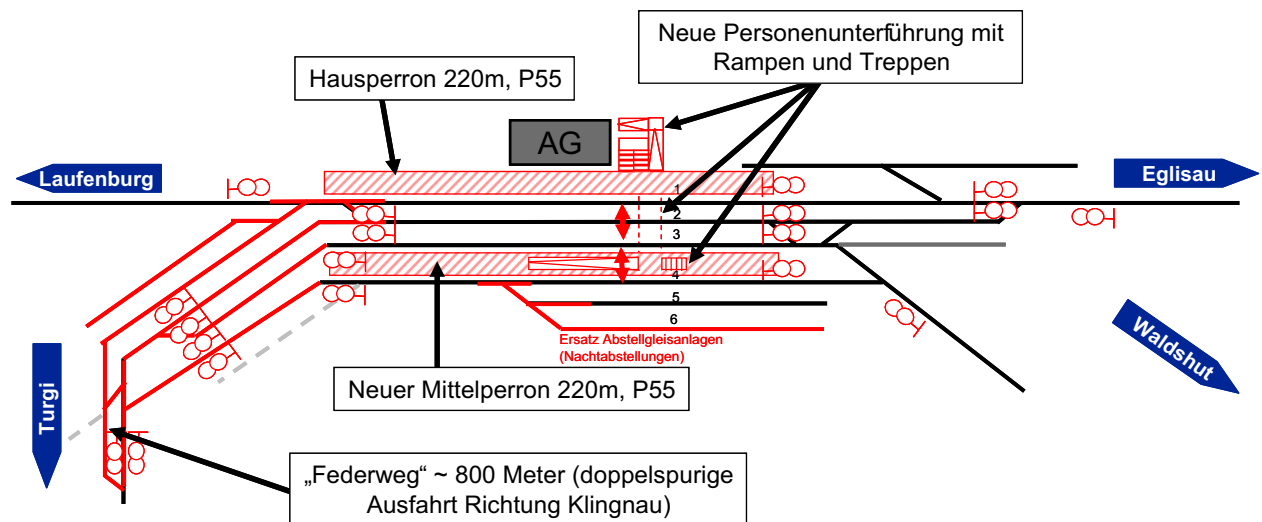
Anstelle der heutigen Hilfskante (mit Zugang über das Gleis) wird ein neuer, 220 m langer Aussenperron mit gedecktem Wartebereich erstellt und mit einer neuen Personenunterführung erschlossen. Das heutige Gleis 1 wird zurückgebaut, um Platz für den Ausbau des Hausperrons zu schaffen. Der Zugang zu den Zügen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck wird mit beidseitigen Rampen und Perronhöhen von 55 cm (über Schienenoberkante = P55) erleichtert, womit ein stufenfreies Eintreten in die Niederflzüge möglich ist.

Auf der Seite des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens wird der Bahnhofplatz neu gestaltet und der Zugang zur Bahn aufgewertet. Beim Abgang zur Personenunterführung wird ein Kundencenter erstellt und mit einem Dach versehen. Der Raum zwischen dem Güterschuppen und dem Aufnahmegebäude wird neu für den Buswendepunkt und die neue Bike+Rail-Anlage genutzt.

Für die Stabilität des Fahrplans wird die Einfahrtsgeschwindigkeit Seite Koblenz und Seite Eglisau von  $v_{\max} = 40 \text{ km/h}$  auf  $v_{\max} = 60 \text{ km/h}$  erhöht. Mit dieser Massnahme können die Regelzüge ohne Zeitverlust an den Hausperron geführt werden.

## 4.3 Projekt Koblenz

### Schematischer Situationsplan mit Hauptelementen



## Projektbeschreibung/Hauptelemente

Für die Abwicklung der Regionalzugsanschlüsse von/nach Waldshut beziehungsweise Bad Zurzach sind in Koblenz weiterhin drei Perronkanten erforderlich. Anstelle der Hilfskanten werden ein Mittelperron sowie eine Personenunterführung mit einer Rampe und einer Treppe erstellt. Auf der Seite des Aufnahmegebäudes erfolgt der Zugang mit einer Treppe und einer Rampe. Der Abgang wird mit einem Kundencenterdach überdeckt. Die bestehende Bike+Rail-Anlage wird von 66 auf 80 Plätze erweitert und unter das Kundencenterdach integriert.

Der Perron beim Aufnahmegebäude und der Mittelperron werden auf eine Nutzlänge von 220 m ausgebaut. Der Zugang zu den Zügen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck wird mit beidseitigen Rampen und Perronhöhen von 55 cm (über Schienenoberkante) erreicht. Der Witterungsschutz für die Reisenden wird beim Zugangsbereich auf der Seite des Aufnahmegebäudes mit einem Kundencenterdach und auf dem Mittelperron mit einem Perrondach und einer Wartehalle gewährleistet.

Mit dem Bahnhofumbau wird die Gleisanlage aufwärtskompatibel ausgelegt. Das heisst, die Anlagen werden auf das langfristige Ziel des 15-Minuten-Takts im Unteren Aaretal ausgerichtet.

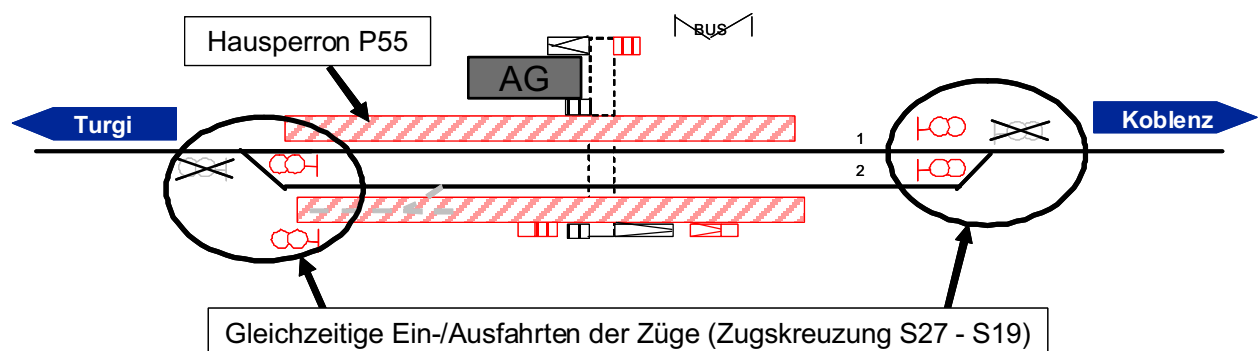
### Doppelspurausfahrt Koblenz (Federweg)

Der Hauptnutzen einer Doppelspur vom Bahnhof Koblenz Richtung Klingnau besteht in der Fahrplanstabilität im gesamten Bahnverkehr westlich von Zürich. Die S27-Züge im Unteren Aaretal haben in Baden jeweils kurze Übergangszeiten von den InterRegio-Zügen aus Zürich (3 Minuten Umsteigezeit) und nach Zürich (4 Minuten Umsteigezeit). Alle Verspätungen von IR-Zügen aus Zürich haben heute direkte Auswirkungen auf die S27 nach Koblenz. Muss die S27 Anschlüsse in Baden abwarten, fährt sie verspätet ab und trifft in Koblenz verspätet ein, was wiederum Auswirkungen auf die S27 in Fahrtrichtung Baden hat. Die dadurch entstandenen Verspätungen haben in der Folge negative Auswirkungen auf die Fernverkehrszüge im Korridor Brugg–Baden–Zürich sowie der Heitersberglinie nach Zürich.

Durch den Umbau des Bahnhofs Koblenz mit Erstellen einer kurzen Doppelspur für die Ausfahrt Richtung Klingnau beeinflussen Zugs-Verspätungen aus Baden die Züge in der Gegenrichtung weniger. Die Stabilität des Fahrplans im Ostaaargau kann damit wesentlich verbessert werden. Die Doppelspur Richtung Klingnau kann teilweise auf bestehenden Abstellgleisen realisiert werden, wobei keine Terrainveränderungen vorgenommen werden müssen und keine Fruchtfolgefleichen tangiert werden.

## 4.4 Projekt Döttingen

### Schematischer Situationsplan mit Hauptelementen



## **Projektbeschreibung/Hauptelemente**

In Döttingen besteht bezüglich Publikumsanlagen ein geringerer Handlungsbedarf, da erst vor wenigen Jahren der Bahnhofplatz auf der Seite des Aufnahmegebäudes (Zugang zur Bahn, Kundencenter, Bike+Rail, Park+Ride, Bus) aufgewertet wurde. Auf den Ausbau der Perronanlagen wurde damals im Hinblick auf das Automatisierungsprojekt verzichtet.

Die Perronanlagen werden nun behindertengerecht und komfortabel ausgebaut. Der Hausperron wird auf 55 cm (über Schienenoberkante) erhöht. Da sich in Döttingen die S27 in Spitzenzeiten mit den S19-Zügen von/nach Zürich kreuzt, ist gleichzeitig ein neuer Aussenperron zu bauen, der über die bestehende Personenunterführung mit einer Treppe und einer Rampe erschlossen wird. Auf dem Aussenperron wird ein gedeckter Wartebereich angeordnet. Weiter soll der Zugang vom Kundencenter zur Personenunterführung mit einer zusätzlichen Treppe optimiert werden.

Zur Erhöhung der Betriebsstabilität sind zusätzliche Signale für gleichzeitige Einfahrten in den Bahnhof geplant. Das gleichzeitige Einfahren in Döttingen ist aufgrund der regelmässigen Zugkreuzungen in Spitzenzeiten wichtig.

### **4.5 Projekt Siggenthal-Würenlingen**

Die Modernisierung und Automatisierung des Streckenabschnitts Turgi–Döttingen sowie der Totalumbau des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen wird aus finanziellen Gründen bei den SBB erst in einem zweiten Schritt umgesetzt.

Um in Siggenthal-Würenlingen mit Doppelstock-Zügen und einer Länge von 220 m anhalten zu können, ist der bestehende Hausperron jedoch bereits auf die Einführung der S19 anzupassen. Der Perron wird auf der südlichen Seite um 55 m verlängert, um die notwendige Nutzlänge von 220 m zu erreichen. Gleichzeitig wird ein Hilfstritt eingebaut. Diese Massnahme wurde zum Beispiel im Zusammenhang mit der S3 auch in Mägenwil und Othmarsingen umgesetzt, da ein vollständiger Perronumbau noch nicht angemessen war.

Im Verspätungsfall wird die Zugkreuzung S27/S19 von Döttingen nach Siggenthal-Würenlingen verlegt. Aus diesem Grund muss auch die bestehende Hilfsperronkante beim Gleis 2 erhöht und verlängert werden. Da beim Gleis 2 aus Platzgründen kein Hilfstritt angeordnet werden kann, wird der Perron auf den bestehenden 195 m Länge um 10 cm erhöht. Mit der von den SBB vorgeschlagenen Lösung können auch zukünftig Züge in Siggenthal-Würenlingen kreuzen.

## **5. Kosten und Finanzierung**

### **5.1 Infrastrukturkosten und Kostenteilung der Projekte im Unteren Aaretal**

Die SBB haben für die Ausbauten im Unteren Aaretal im Rahmen des Vorprojekts Kostenschätzungen erarbeitet. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Kosten und Kostenteilung zwischen SBB, Kanton Aargau und den Gemeinden Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach.

## Übersicht über Investitionskosten und Kostenteilung

(Kostenschätzung +/- 20 %, Preisbasis April 2009, inkl. MwSt.)

Bahnhof / Element	Kosten	Anteil SBB		Anteil Kanton		Anteil Gemeinden	
	1'000 CHF	%	1'000 CHF	%	1'000 CHF	%	1'000 CHF
Rückbauten	377	100%	377	0%	-	0%	-
Wendeplatz Regionalbus (Bad Zurzach)	131	0%	-	40%	52	60%	79
Bike+Rail-Anlagen	345	0%	-	33%	114	67%	231
Aufwertung Bahnhofsbereich	46	0%	-	0%	-	100%	46
Publikumsanlagen RPV	9'165	50%	4'583	28%	2'588	22%	1'994
Anpassungen für S19 (Siggenthal-W.)	597	50%	299	50%	298	0%	-
Leistungssteigerung Gleisanlagen RPV	3'760	50%	1'880	50%	1'880	0%	-
Erweiterungsinvestition (Federweg)	13'121	50%	6'560	50%	6'561	0%	-
<b>Total (ohne Anteil Automatisierung &amp; Substanzerhalt)</b>	<b>27'542</b>	<b>50%</b>	<b>13'699</b>	<b>42%</b>	<b>11'493</b>	<b>8%</b>	<b>2'350</b>
Automatisierung & Substanzerhalt	43'049	100%	43'049	0%	-	0%	-
<b>Gesamtprojekt (inkl. Anteil Automatisierung &amp; Substanzerhalt)</b>	<b>70'591</b>	<b>81%</b>	<b>56'748</b>	<b>16%</b>	<b>11'493</b>	<b>3%</b>	<b>2'350</b>

Erläuterung zu den Investitionskosten und zur Kostenteilung:

- Die gesamte Investitionssumme beträgt rund 70,6 Millionen Franken. Davon betreffen rund 61 % beziehungsweise 43 Millionen Franken das SBB-Automatisierungsprojekt und Aufwendungen für den Substanzerhalt der Anlagen. Diese Elemente werden vollständig von den SBB ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden finanziert.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs (RPV) werden mit dem Projekt deutlich aufgewertet. Diese Komfortsteigerung ist auch im Sinne des Kantons und der Gemeinden. Analog zu neuen Bahnhaltstellen ist vorgesehen, dass sich die Gemeinden Döttingen und Bad Zurzach an den kundenrelevanten Anlagen mit 50 % am Kantonsanteil beteiligen. Der Anteil der Gemeinde Koblenz an den Kosten für die Publikumsanlagen wurde auf 33 % reduziert, da der Bahnhof Koblenz grosse regionale Bedeutung hat und sich die Gemeinde Koblenz in den 90er-Jahren bereits mit 50 % an einer neuen Haltestelle Koblenz Dorf beteiligte.
- Die SBB finanzieren in der Regel Veloabstellanlagen und Businfrastruktur an Umsteigepunkten nicht. Die Aufteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden erfolgt nach der bisherigen Praxis.
- Die Kosten für die Perronanpassungen in Siggenthal-Würenlingen werden zwischen SBB und Kanton (je 50 %) aufgeteilt, da die Massnahme provisorischen Charakter hat. Die Gemeinden Würenlingen beziehungsweise Untersiggenthal haben daran keine Beiträge zu leisten. Es ist aber vorgesehen, dass sich die beiden Gemeinden im Rahmen eines zu einem späteren Zeitpunkt folgenden Automatisierungsprojekts der Strecke Turgi-Döttingen am Ausbau des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen beteiligen.

- Die Erweiterungsinvestition in Koblenz mit der doppelspurigen Ausfahrt Richtung Klingnau (Federweg) finanzieren SBB und Kanton zu je 50 %.

Die prozentuale Kostenbeteiligung des Aargaus bei den Bahnausbauten im Unteren Aaretal ist kleiner ausgefallen als bei vergleichbaren Investitionen im Aargau oder auch in anderen Kantonen. Dies vor allem darum, weil die SBB aufgrund des Automatisierungsprojekts einen grossen Handlungsbedarf zur Anpassung der Infrastruktur haben. Die Beteiligung des Kantons widerspiegelt sein Interesse für eine optimal funktionierende S-Bahn Aargau.

Der Kanton hat sich mit rund 16 % beziehungsweise 11,5 Millionen Franken an den Gesamtprojektkosten zu beteiligen. Dieser Investitionsbeitrag wird als Pauschalbetrag (zuzüglich der indexbedingten Teuerung) mit den SBB vereinbart. Projektierungskosten, Projektrisiko und Mehrwertsteuer sind durch den Pauschalbetrag abgedeckt.

Die Aufteilung der Kosten auf die drei Bahnhöfe Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach (exklusive Kosten für die Automatisierung, den Substanzerhalt und den Federweg in Koblenz) sowie die Höhe der vorgesehenen Gemeindebeteiligung sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Bahnhof / Element	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton		Anteil Gemeinden	
	1'000 CHF	%	1'000 CHF	%	1'000 CHF	%	1'000 CHF	
<b>Bad Zurzach</b>	<b>5'821</b>	48.5%	<b>2'825</b>	30.7%	<b>1'788</b>	20.8%	<b>1'208</b>	
<b>Koblenz</b>	<b>5'655</b>	50.2%	<b>2'841</b>	37.9%	<b>2'144</b>	11.9%	<b>670</b>	
<b>Döttingen</b>	<b>2'348</b>	50.0%	<b>1'174</b>	29.9%	<b>702</b>	20.1%	<b>472</b>	

## 5.2 Mehrabgeltungen für S-Bahnlinie S19

Die SBB haben für die neue S19 von Zürich HB nach Dietikon mit Verlängerung in den Hauptverkehrszeiten nach Koblenz beziehungsweise Muri Richtofferten erstellt. Diese geben einen groben Überblick über die zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten (Abgeltungen). Ihnen liegen Kosten- und Erlössätze der Offerte 2009 zugrunde. Die Erlösschätzung der Richtofferte 2016 basiert auf den Erlösen 2009 zuzüglich des prognostizierten Wachstums und eines Angebotseffekts, welcher im Rahmen der Angebotsplanung ermittelt wurde.

Korridor	Total Mehrabgeltungen Kanton Aargau und Zürich (Richtofferte 2016 versus Offerte 2009)
Muri/Koblenz–Zürich HB (S19)	2,5 Millionen Franken pro Jahr

Basis der Berechnungen ist die S19 mit je sieben Zugsparen nach Muri und Koblenz in den Hauptverkehrszeiten mit Doppelstockkompositionen. Je nach Zeitpunkt des Ersatzes des alten Rollmaterials der Direktzüge im Unteren Aaretal durch Doppelstockkompositionen werden die Mehrabgeltungen teilweise bereits vor 2016 anfallen.

## 6. Aufgaben- und Finanzplan

### 6.1 Projekte im Unteren Aaretal

Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) sind die Bahnhofprojekte Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach unter dem Entwicklungsschwerpunkt "Nachfragesteigerung des öffentlichen Verkehrs durch attraktive Angebote" (635ES0024) enthalten. Im AFP 2010–2013 sind für die Projekte die entsprechenden Kredite eingestellt.

	VA 2010 in Fr. 1'000	AFP 2011 in Fr. 1'000	AFP 2012 in Fr. 1'000	AFP 2013 in Fr. 1'000	Total 2011–2013 in Fr. 1'000
Massnahme 16: SBB-Linie Unteres Aaretal und Modernisierung der Bahninfrastruktur		3'600	6'250	1'650	11'500

## 7. Rechtsgrundlagen

### 7.1 Finanzierung der Infrastruktur

Die SBB sind gemäss Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG, SR 742.31) dazu verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. An Investitionen und Leistungen, die über diese Verpflichtungen hinausgehen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SBBG).

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 (SAR 995.100) kann der Kanton an Transportunternehmen Beiträge leisten, die der Förderung des Regional- und Agglomerationsverkehrs dienen.

### 7.2 Finanzierung des Angebots

Bund und Kanton bestellen die Angebote des Regionalverkehrs. Gemäss § 5 ÖVG leistet der Kanton an die Transportunternehmen Abgeltungen im Ausmass der ungedeckten Kosten für das von Kanton und Bund gemeinsam bestellte Verkehrsangebot. Der Einsatz von neuem Rollmaterial erhöht – bedingt durch den höheren Anschaffungspreis und die kürzere Abschreibungsdauer – die jährlichen Abgeltungen und führt zu jährlich wiederkehrenden Mehrkosten.

### 7.3 Zuständigkeit und Ausgabenreferendum

Der Grosse Rat beschliesst gemäss § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) über den Grosskredit aufgrund einer besonderen Vorlage, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken oder jährlich wiederkehrend den Betrag von Fr. 500'000.– übersteigt.

Beim vorliegenden Kreditbegehren für Investitionen im Unteren Aaretal handelt es sich um eine neue Ausgabe im Sinne von § 63 Abs. 1 lit. d Kantonsverfassung (KV). 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 es sich um eine neue Ausgabe im Sinne von § 20 Abs. 3 GAF handelt, bedarf der Kreditbeschluss der Zustimmung der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats gemäss § 20 Abs. 4 GAF. Wird die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

## **8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Die Verbesserung der Erschliessung des öffentlichen Verkehrs erhöht die Standortqualität des Kantons. Vor allem in den stark belasteten Agglomerationsräumen ist der weitere Angebots- und Infrastrukturausbau gemäss den Beschlüssen des Grossen Rats zum Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr mit hoher Dringlichkeit voranzutreiben, um eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Wirtschaft und Gesellschaft profitieren ebenso wie die Umwelt, wenn grosse Personenaufkommen mit der Bahn transportiert werden. Die Angebots- und Infrastrukturausbauten sind nachhaltig, da sie der langfristigen Angebotsentwicklung dienen und aufwärtskompatibel sind.

In den stark belasteten Bahnkorridoren wie der Heitersberglinie oder der Linie Limmattal–Baden–Turgi–Koblentz) ist es wichtig, dass die Fahrplantrassen für den S-Bahnverkehr rechtzeitig beansprucht werden, um zu verhindern, dass Fernverkehrszüge (ohne Halt im Aargau) sowie weitere Güterzüge die Restkapazitäten nutzen und für die Weiterentwicklung des S-Bahnverkehrs mittel- und langfristig keine Trassen mehr vorhanden sind.

## **9. Zusammenhänge zu den mittel- und langfristigen Bahnplanungen im Aargau**

Der Kanton Aargau hat gemeinsam mit den Nachbarkantonen und den SBB die mittel- und langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung auch ausserhalb des S-Bahnnetzes Zürich weiter untersucht. Dabei wurden die Aussagen im Mehrjahresprogramm öV zum Angebot und zum Infrastrukturbedarf in den einzelnen Bahnkorridoren bestätigt. Grosse Entwicklungsschritte können erst nach Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturen des Projekts ZEB realisiert werden.

## **10. Anpassung des kantonalen Richtplans**

### **10.1 Regionalzugsverkehr**

Die neue S-Bahnlinie ins Untere Aaretal mit den vorgesehenen Ausbauten und Modernisierungen der Bahnstationen Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz tangiert folgendes im Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommenes Eisenbahnvorhaben:

- Stationsausbauten Siggenthal-Würenlingen, Döttingen und Koblenz mit zusätzlich neuen Haltestellen in Döttingen Süd, Turgi ABB (Kapitel V 3.3, Beschluss 4.1, Nr. 21)

## 10.2 Anpassung des kantonalen Richtplans

Die Realisierung der vorgesehenen Infrastrukturausbauten erfordert eine vorgängige Richtplananpassung. Konkret bedeutet dies im vorliegenden Verfahren für die Stationen Döttingen und Koblenz einen Wechsel vom Zwischenergebnis zur Festsetzung und für die Station Bad Zurzach neu die Festsetzung im Richtplan. Die Richtplananpassung muss gleichzeitig mit der Kreditbewilligung durch Beschluss des Grossen Rats erfolgen.

### Anpassung des Richtplantexts

Der Richtplantext wird wie folgt angepasst, Kapitel V 3.3 Regionalzugsverkehr:

#### Aktueller Richtplantext

##### 3. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

###### 3.1

An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte im Regionalzugsverkehr besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Verkehrskorridor	Planquadrat
---	---	---	---
7	Neubau Haltestelle Schinznach Bad Kurzentrum	Mittelland	G4
23	Verlegung WSB Aarau-Suhr auf Trasse SBB, anstelle SBB	Wynental	F6
---	---	---	---

#### Anpassung (fett)

##### 3. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

###### 3.1

An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte im Regionalzugsverkehr besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Verkehrskorridor	Planquadrat
---	---	---	---
7	Neubau Haltestelle Schinznach Bad Kurzentrum	Mittelland	G4
<b>21a</b>	<b>Stationsausbauten Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz</b>	<b>Unteres Aaretal</b>	<b>I1, I2, H1</b>
23	Verlegung WSB Aarau-Suhr auf Trasse SBB, anstelle SBB	Wynental	F6
---	---	---	---

## Aktueller Richtplanteil

### 4. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

#### 4.1

An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte im Regionalzugsverkehr besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Verkehrskorridor	Planquadrat
20	Durchgehende Doppelspur Turgi - Koblenz - Zurzach	Unteres Aaretal	I1-I3
21	Stationsausbauten Siggenthal-Würenlingen, Döttingen und Koblenz mit zusätzlich neuen Haltestellen in Döttingen Süd, Turgi ABB	Unteres Aaretal	I2, I3, H3
22	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	Wynental	G8
---	---	---	---

## Anpassung (durchgestrichen)

### 4. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

#### 4.1

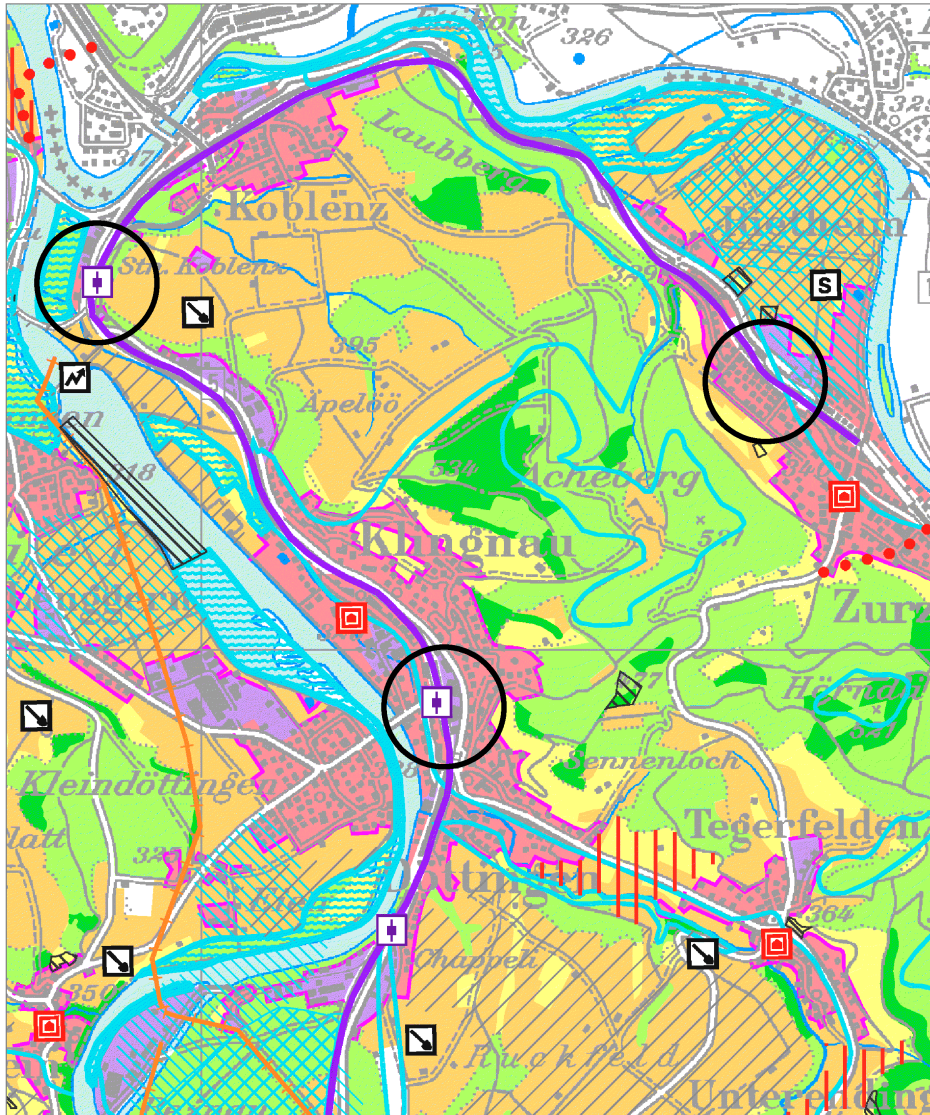
An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte im Regionalzugsverkehr besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Verkehrskorridor	Planquadrat
20	Durchgehende Doppelspur Turgi - Koblenz - Zurzach	Unteres Aaretal	I1-I3
21	<del>Stationsausbauten Siggenthal-Würenlingen, Döttingen und Koblenz</del> mit zusätzlich neuen Haltestellen in Döttingen Süd, Turgi ABB	Unteres Aaretal	I2, I3, H3
22	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	Wynental	G8
---	---	---	---

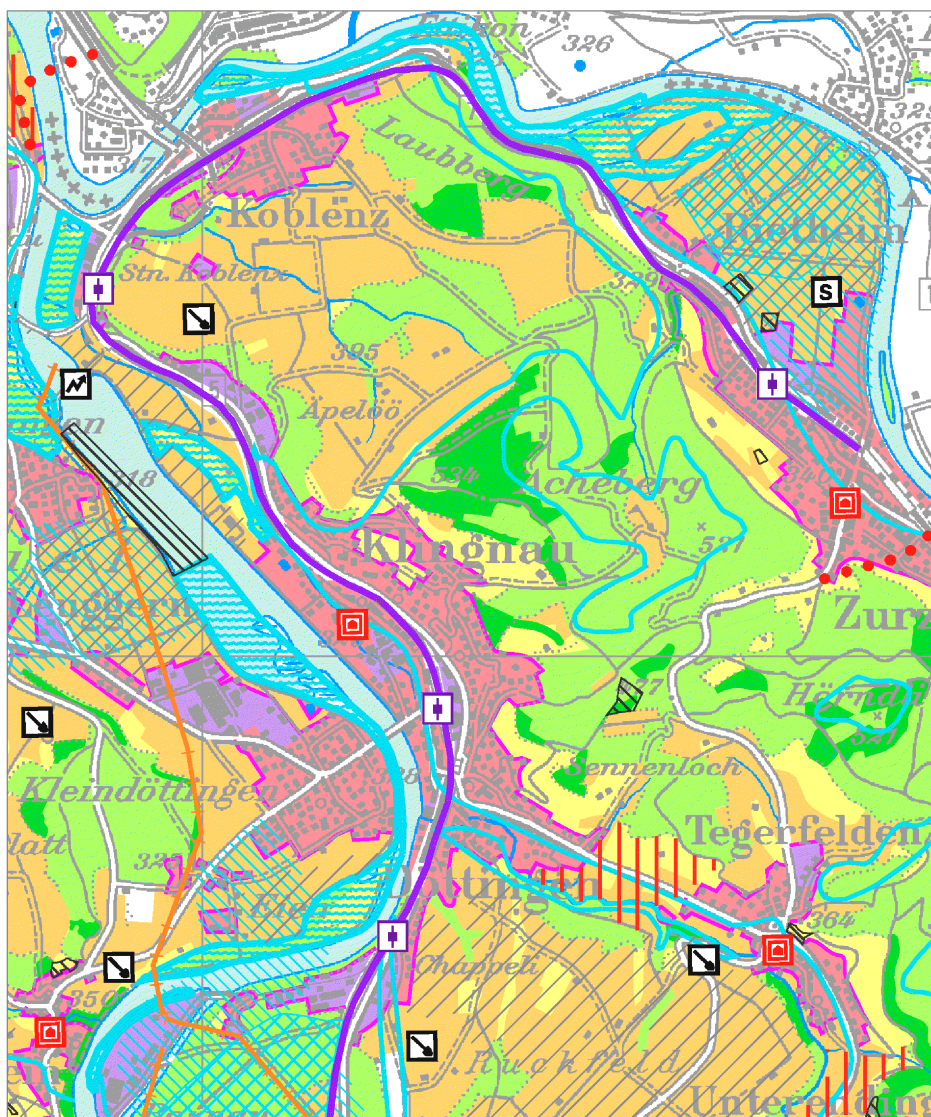
## Anpassung der Richtplankarte

Die Richtplan-Gesamtkarte wird wie folgt angepasst:

**Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Originalmasstab 1:50'000)**



## Anpassung (Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)



### 11. Ergebnisse aus der Anhörung/Mitwirkung zur Richtplananpassung

Gemäss § 66 der Kantonsverfassung erfolgte die öffentliche Anhörung zu dieser Vorlage in der Zeit vom 15. Februar bis 26. März 2010. Es haben 7 Gemeinden (Baden, Bad Zurzach, Döttingen, Koblenz, Untersiggenthal, Wettingen, Würenlingen), die Regionalplanungsverbände Baden Regio und Zurzibiet, 8 politische Parteien sowie 13 weitere Instanzen (Verkehrsunternehmen, Verbände, kantonale Ämter, Private usw.) Stellung genommen.

Dem neuen Bahnkonzept mit der S-Bahnlinie S19 nach Koblenz sowie den Bahnhof- und Gleisbauten in Döttingen, Koblenz und Bad Zurzach wird in allen Stellungnahmen zugestimmt und das finanzielle Engagement des Kantons und der Gemeinden befürwortet. Die Bereitschaft ist vorhanden, die zusätzlichen finanziellen Mittel bei der Infrastruktur und beim Angebot für die S-Bahnlinie S19 nach Koblenz zur Verfügung zu stellen.

In verschiedenen Stellungnahmen wird bedauert, dass die Bahnausbauten im Unteren Aaretal nur schrittweise realisiert werden und nicht bereits jetzt eine Vorlage für den Ausbau des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen beziehungsweise für die durchgehende Doppelspur Turgi-Koblentz präsentiert wird. Ausserdem wird gefordert, die S-Bahnlinie S19 aufgrund der Bedeutung von Bad Zurzach als regionales Zentrum und als Badekurort auch nach Bad Zurzach weiter zu führen. Einige verlangen, dass die Doppelspur Strecke Turgi-Koblentz-Bad Zurzach im Richtplan festgesetzt wird.

Die Automatisierung und Fernsteuerung des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen und die Doppelspurausbauten im Unteren Aaretal sind sehr teuer, und die SBB können aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel diese Projekte (noch) nicht in Angriff nehmen. Die gemeinsamen Planungen an den Bahnhof- und Streckenausbauten werden aber weitergeführt und dem Grossen Rat in den nächsten Jahren weitere Kreditbotschaften zum Ausbau der Bahn im Unteren Aaretal vorgelegt.

Die Weiterführung der S19 bis Bad Zurzach bedingt den Einsatz einer zusätzlichen Zugskomposition (zweiteilige Doppelstockkomposition) und Doppelspurabschnitte zwischen Koblenz und Bad Zurzach (Zugskreuzung S27 - S19). Eine Verdichtung des bestehenden 30-Minuten-Takts im Abschnitt Koblenz-Bad Zurzach ist in Anbetracht der heutigen Nachfrage (siehe Kapitel 1.1) und der hohen Betriebs- und Infrastrukturkosten nicht sinnvoll. Die S27 bedient heute Bad Zurzach von früh morgens bis spät abends im 30-Minuten-Takt und ausserdem bietet die S41 im Stundentakt gute Verbindungen in den Raum Zürich Nord.

Der Doppelspurausbau Turgi-Koblentz wird dem Grossen Rat im Rahmen der Botschaft "Anpassung des Richtplans; Paket: Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung" zur Festsetzung beantragt. Die Festsetzung des Abschnitts Koblenz-Bad Zurzach ist noch nicht möglich, da keine Studien zum Ausbaubedarf und zur Machbarkeit vorliegen.

*Zum Antrag:*

*Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung, sofern ihnen die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmen.*

*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.*

**A n t r a g :**

1.

Dem vorgeschlagenen Angebotskonzept mit dem Ersatz der Direktzüge durch die Verlängerung der S-Bahnlinie S19 ins Untere Aaretal wird zugestimmt.

2.

Für Gleis- und Perronausbauten auf der Strecke Döttingen–Koblenz–Bad Zurzach wird als Kantonsbeitrag ein Grosskredit mit einem Nettoaufwand von 11,5 Millionen Franken (Zürcher Index der Wohnbaukosten, Stand 110.9, April 2009) gestützt auf die §§ 2 Abs. 1 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) beschlossen (Aufgabenbereich 635 Verkehrsangebot). Der Grosskredit passt sich um die indexbedingte Teuerung an.

3.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, mit den SBB eine Vereinbarung über den Kantonsbeitrag an die Gleis- und Perronausbauten auf der Strecke Döttingen–Koblenz–Bad Zurzach im Umfang des beschlossenen Kredits abzuschliessen.

4.

Anpassung des Richtplans:

Die Stationsausbauten Bad Zurzach, Döttingen und Koblenz (Kapitel V3.3, Beschluss 3.1, Nr. 21a) werden festgesetzt.

Aarau, 19. Mai 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Peter C. Beyeler

Dr. Peter Grünenfelder