

OB 8.2 Limmattal – Rapperswil

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Birrhard, Brunegg, Buchs, Dietikon, ~~Dottikon~~, Fislisbach, ~~Hägglingen~~, ~~Höndschiken~~, ~~Hunzenschwil~~, Killwangen, ~~Künten~~, Lenzburg, Mägenwil, Mellingen, Möriken-Wildegg, Niederlenz, ~~Niederwil~~, Niederrohrdorf, Oberrohrdorf, Othmarsingen, Remetschwil, Rapperswil, ~~Schafisheim~~, Schlieren, Spreitenbach, ~~Staufen~~, ~~Stetten~~, Suhr, ~~Tägerig~~, Urdorf, Wohlenschwil, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BLW, ENHK, VBS, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Verweise:

Kap 4.31

OB 1.4 Limmattal

OB 8.1 Olten – Aarau

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007 (BBI 2007 7683)

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (BBI 2013 4725)

ZEBG (SR 742.140.2)

Funktion und Begründung

Im Korridor Olten-Aarau-Zürich wird ein Vierspursystem geschaffen. Dieser Ausbau erlaubt es, das Angebot im Fernverkehr, im Regionalverkehr wie auch im Güterverkehr entsprechend der Nachfrage zu erhöhen. Zudem ermöglicht der Ausbau einen Fahrzeitgewinn gegenüber der Stammlinie Aarau – Lenzburg – Zürich.

In der Zwischenzeit bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Aarau und Limmattal sollen kleinere Entlastungsmassnahmen realisiert werden, damit einerseits ein Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Aarau und Zürich und die Sicherstellung der Güterverkehrskapazität während der Hauptverkehrszeit möglich sind. Infrastrukturmässig erfordert dies die Realisierung einer Verbindungsschleife bei Mägenwil/Brunegg sowie den Ausbau des Bahnhofs Mägenwil. Mit dieser Verbindungsschleife ergibt sich die Möglichkeit, Güterzüge von Basel zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL) via Heitersberg anstelle durch den Raum Baden/Wettingen fahren zu lassen.

Vorhaben

Verbindungsschleife Mägenwil/Brunegg: Bau einer eingleisigen Verbindung von der Strecke Birr – Othmarsingen auf die Strecke Othmarsingen – Mägenwil mit niveaugleichen Einbindungen.

Vierspurausbau Limmattal – Rapperswil: Langfristig ist ein durchgehender Ausbau des Korridors auf vier Gleise vorgesehen.- ~~Zum heutigen Zeitpunkt stehen die beiden Varianten Chestenberg und Honeret sowie eine direkte Linienführung Limmattal – Rapperswil im Vordergrund. Beide Varianten werden für eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h geplant. Sie haben westlich von Rapperswil und im Limmattal dieselben Portale und benötigen im Limmattal je nach Portal-lage einen Sechspurausbau. Die genaue Lage des Portals im Limmattal (Schlieren oder Altstetten) ist noch zu bestimmen (siehe Karte OB 1.4).~~

~~a) Variante Chestenberg und Honeret: Die vorwiegend unterirdische Linienführung sieht zwischen dem Limmattal und Gruemet/Mellingen einen Honeret-tunnel vor. Im Anschluss ist zwischen Gruemet/Mellingen und Rapperswil ein rund 10 Kilometer langer Chestenbergtunnel geplant.~~

~~Variante direkt: Die Eine direkte Linienführung zwischen Limmattal und Rapperswil ist wird weitgehend unterirdisch, mit einer Unterquerung der Reuss.~~

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die Verbindungsschleife Mägenwil / Brunegg in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.

Eine Realisierung der weiteren Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Vierspurausbau Limmattal – Rapperswil hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Gebiets 1305, dem überregionalen Wildtierkorridors AG 06 sowie den Sachplänen Militär und Nationalstrasse. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung	Offen		
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:	F	Z	V
– Verbindungsschleife Mägenwil/Brunegg;	◆		◆
– Vierspurausbau Limmattal – Rapperswil;		◆	◆
– Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und ev. Jakobsberg.			◆

Hinweise zu den Festlegungen

Das Vorprojekt für die Verbindungsschleife Mägenwil / Brunegg ~~wird demnächst~~ abgeschlossen ~~werden~~. Das Vorhaben wird daher dem Koordinationsstand Festsetzung zugewiesen. Für die Entlastungsmassnahmen Rapperswil – Limmattal ist nebst der Schleife Mägenwil/Brunegg auch ein Ausbau des Bahnhofes Mägenwil notwendig. Dieser Ausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Mit dem Beschluss des Parlaments zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau des Korridors Olten-Aarau-Zürich gefällt. Die Konkretisierung der Planung der Neubaustrecke Chestenberg mit zweigleisigem Anschluss in Rapperswil und im Raum Gruemet/Mellingen zeigte jedoch, dass sich das Vorhaben nicht im gegebenen Kostenrahmen realisieren liess. Es wurde daher in das strategische Entwicklungsprogramm STEP überführt.

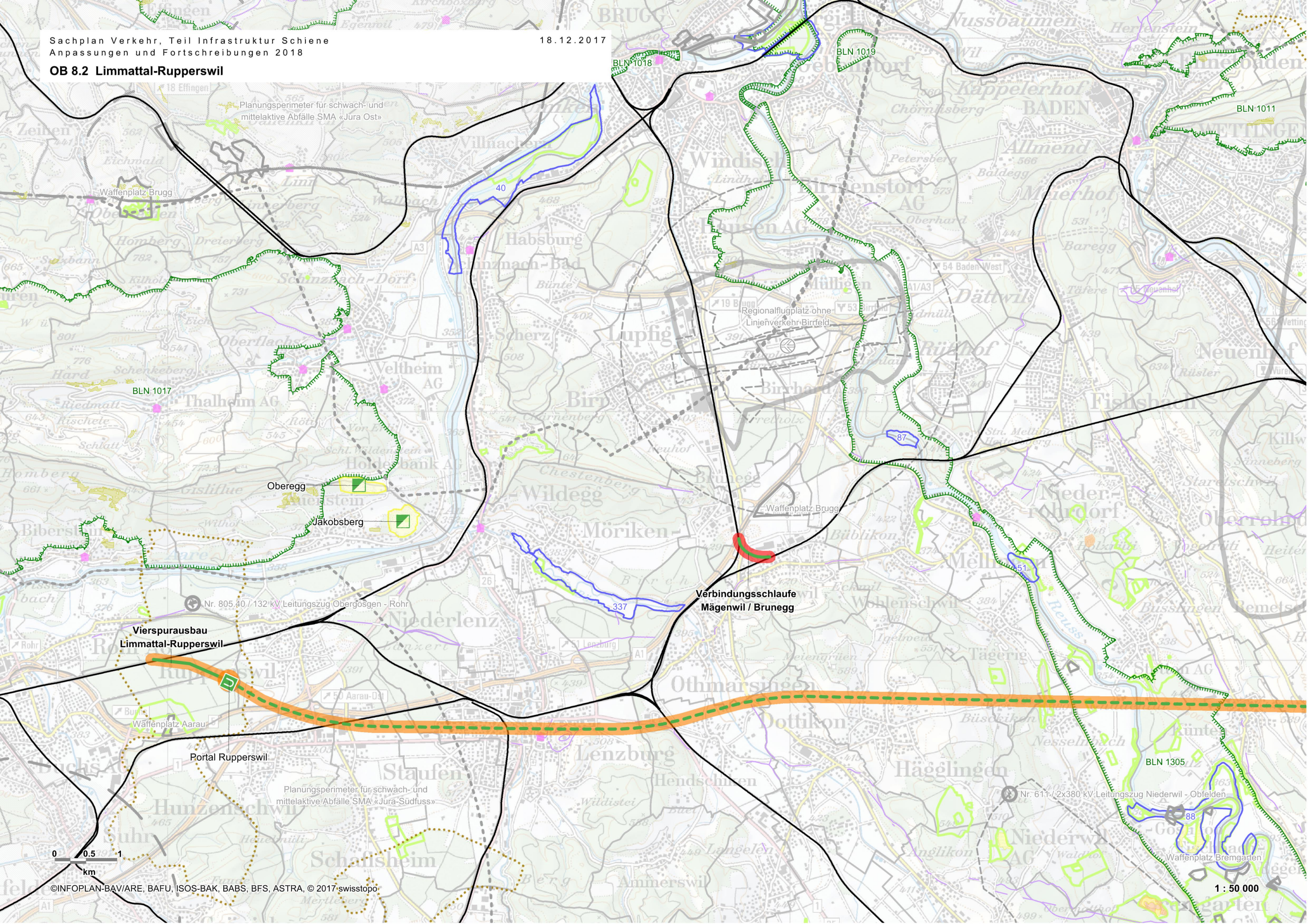
Im Rahmen der Erarbeitung von STEP wurden für den Korridor Limmattal – Rapperswil ein Variantenvergleich zwischen der Direktverbindung und einem etappierbaren Bau eines Chestenberg- und Honerettunnels durchgeführt. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere das Verknüpfungsbauwerk von Chestenberg- und Honerettunnel mit der Stammlinie erhebliche negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben würde. Diese Variante wird daher nicht mehr weiterverfolgt. Die beiden mehrheitlich unterirdisch verlaufenden Varianten haben westlich von Rapperswil und im Limmattal dieselben Portale und benötigen je nach Portallage im Limmattal einen Sechspurausbau. Die ge-

naue Lage des Portals im Limmattal (Schlieren oder Altstetten) ist noch zu bestimmen (siehe Karte OB 1.4).

Die jüngsten Abklärungen im Rahmen des Variantenvergleichs haben gezeigt, dass eine direkte Linienführung Limmattal – Rapperswil, gegenüber der Variante Honeret und Chestenberg ein leicht besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Allerdings lässt sie sich nicht etappieren. Die Wahl der zu realisierenden Variante wird im Rahmen der Bearbeitung des nächsten Aus-

OB 8.2 Rückseite Karte A3

OB 8.2 Limmattal-Rapperswil



Planungsperimeter für schwach- und mittelaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

BLN 1017

BLN 1018

BLN 1019

BLN 1011

Verbindungsschleife
Mägenwil / Brunegg

Vierspurausbau
Limmattal-Rapperswil

Planungsperimeter für schwach- und mittelaktive Abfälle SMA «Jura-Südfuss»

BLN 1305

0 0.5 1
km

Objektblatt 8.2: Limmattal – Rapperswil

~~bauschnitts-STEP getroffen.~~

~~Die Varianten Honeret und Chestenberg bzw. die direkte Variante Limmattal – Rapperswil sind gegenüber dem Heitersberg II, welche gestützt auf die Planungen zu Bahn 2030 aktuell im Richtplan des Kantons Aargaus vorgesehen ist, vorzuziehen. Die beiden alternativen Varianten sind im Wesentlichen aufwärtskompatibel zu weiteren Ausbauten auf der Strecke Bern – Zürich, die eine signifikante Fahrzeitreduktion hin zu 45 Minuten Kantenzzeit zwischen Zürich, Bern und Basel ermöglichen. Eine solche Fahrzeitreduktion ist aber nicht Bestandteil von STEP. Gemäss Langfristperspektive für die Bahn soll eine Beschleunigung jedoch nicht verunmöglicht werden. Zudem würde der Heitersberg II auch zwischen Dietikon und Schlieren einen Sechsspurausbau im Limmattal bedingen und wäre damit im Konflikt mit der gemäss Konzessionsgesuch vorgesehenen Linienführung der Limmattalbahn. Aus diesen Gründen wird die Variante Heitersberg II nicht mehr weiter verfolgt.~~

~~Da es sich jeweils um eine Neubaustrecke handelt, sieht die UVPV¹ ein zweistufiges Umweltverträglichkeitsverfahren vor. Die 1. Stufe wurde für den Chestenberg im Rahmen des Bundesratsantrages an das Parlament durchgeführt. Für die zurzeit denkbaren Linienführungen, inklusive den Anschlussbauwerken an die Stammlinien, sind zwar wesentliche Umweltbeeinträchtigungen zu erwarten. Die Umweltfachstellen des Bundes und des Kantons Aargau kommen aber zum Schluss, dass keine der Linienführungen zu unlösbaren Konflikten mit der Umweltschutzgesetzgebung führen wird.~~

~~Für das weitere Vorgehen wird für das Projekt in Berücksichtigung der Umweltbelange im bereits stark vorbelasteten Raum unter Beizug der kantonalen Fachstellen eine Optimierung zu prüfen sein.~~

~~Ebenfalls sind sicherheitsrelevante Fragestellungen bei den weiteren Arbeiten zu berücksichtigen.~~

~~Der Übungsplatz Stäglerhau darf nicht beeinträchtigt werden, da er auch in Zukunft durch die Armee genutzt wird. Mögliche Konflikte sind rechtzeitig im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu entschärfen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat auch eine Abstimmung mit dem geplanten Sechsspurausbau der Autobahn A1 stattzufinden.~~

~~In der vom Bundesrat noch nicht genehmigten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans des Kantons Aargau sind zwei mögliche Linienführungen der Neubaustrecke Chestenberg als Zwischenergebnis enthalten. Aufgrund der im Teil-Programm festgelegten Kriterien muss ein Variantenentscheid gefällt sein, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis bezeichnet werden kann.~~

¹ SR 814.011