

OB 8.2 Direktverbindung Aarau-Zürich

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Aarau, Auenstein, Bellikon, Bergdietikon, Buchs (AG), Dietikon, Dottikon, Hägglingen, Hendschiken, Hunzenschwil, Künten, Lenzburg, Niederwil (AG), Othmarsingen, Rupperswil, Schafisheim, Schlieren, Staufen, Stetten (AG), Suhr, Tägerig, Urdorf, Veltheim, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:	F	Z	V
– Direktverbindung Aarau-Zürich;		◆	
– Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und ev. Jakobsberg.			◆

Begründung

Im Korridor Olten – Aarau – Zürich besteht ein System aus zwei Doppelpurlinien. Dieses System soll mit einer weiteren Doppelspur in direkter Linienführung (Direktverbindung Aarau-Zürich) ergänzt werden. 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.

Vorhaben

Direktverbindung Aarau-Zürich: Langfristig ist eine zusätzliche Doppelspur in direkter Linienführung zwischen Limmattal und Rupperswil vorgesehen. Diese wird weitgehend unterirdisch, mit einer Unterquerung der Reuss geplant. In Zürich Altstetten wird mit der Einführung des Vierspursystems eine Neukonzeption des Knoten Altstetten-Mülligen erforderlich.

Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und ev. Jakobsberg: Diese Standorte wurden im Hinblick auf die Lagerung vom Aushub der Direktverbindung Aarau-Zürich konzeptionell studiert.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung des Vorhabens ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Vierspurausbau Limmattal – Rupperswil hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Gebiets 1305, dem überregionalen Wildtierkorridors AG 06 sowie den Sachplänen Militär, Nationalstrasse und unterirdischer Güterverkehr stattzufinden. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällige benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz stattzufinden. Die möglichen Auswirkungen auf die betroffenen Grundwasserschutzzonen und -areale sind frühzeitig abzuklären.

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 Rupperswil 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 – Rupperswil 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. Anstelle der Bauwerke Chestenberg- und

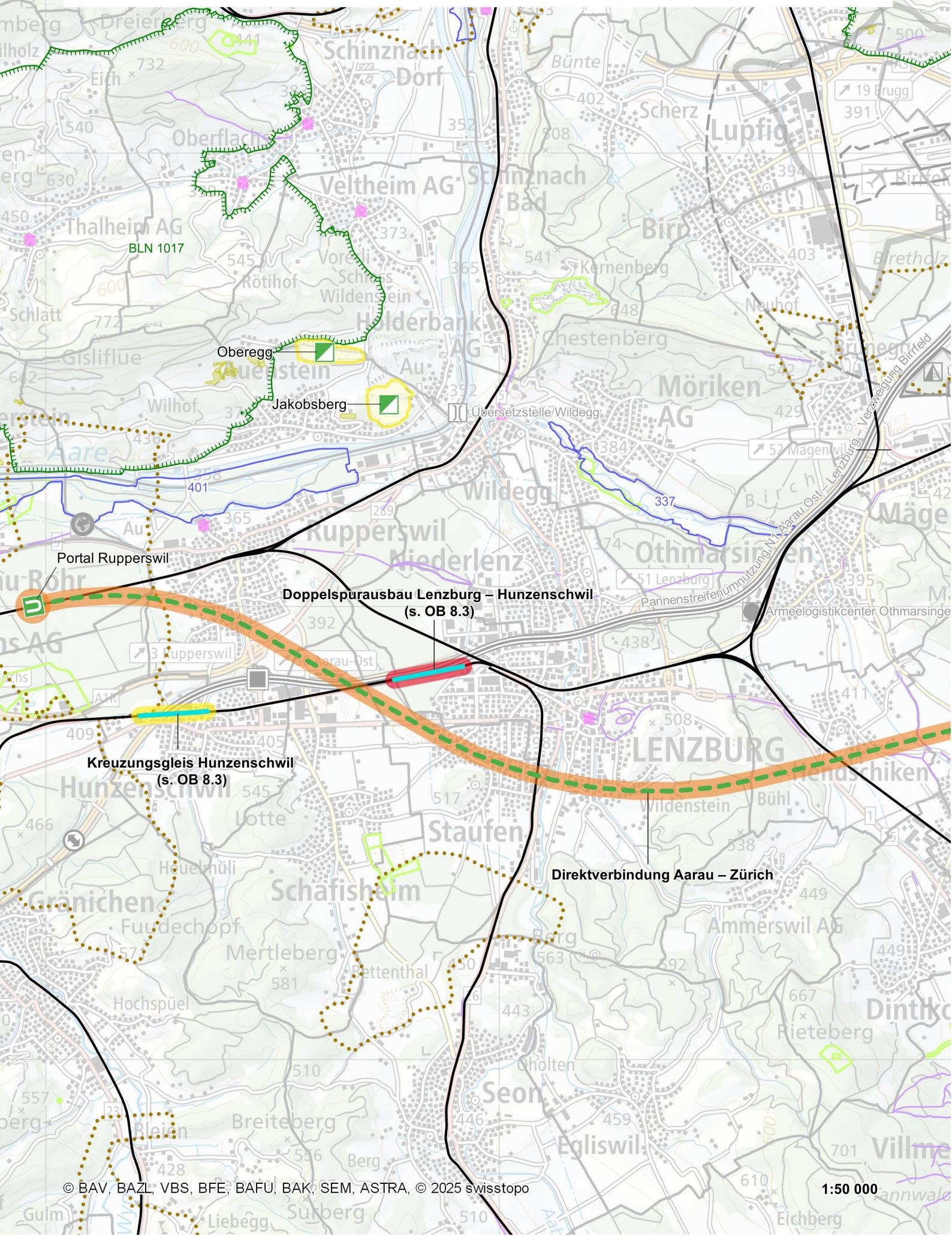
Honerettunnel hat das Parlament mit dem Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur Studien für eine Neubaustrecke Aarau–Zürich (Direktverbindung) beschlossen. Im Rahmen dieser Studien wird das Projekt unter Bezug der kantonalen Fachstellen weiter geprüft und optimiert.

Für das weitere Vorgehen wird für das Projekt in Berücksichtigung der Umweltbelange im bereits stark vorbelasteten Raum unter Bezug der kantonalen Fachstellen eine Optimierung zu prüfen sein. Ebenfalls sind sicherheitsrelevante Fragestellungen bei den weiteren Arbeiten und die Koordination mit dem Umbau des Vorbahnhofs Zürich zu berücksichtigen. Anlagenteile wie zum Beispiel Brandbekämpfungs- und Rettungsstellen sind zwar wichtige Teile der Gesamtanlage, haben aber keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Die Abstimmung findet ausserhalb des Sachplans statt.

In den kantonalen Richtplänen Aargau und Zürich ist die Direktverbindung enthalten (Ausgangslage bzw. mittelfristige Festlegung).

Hinweis: Richtpläne Kantone Aargau und Zürich

OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (West)



**OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (Ost)**