

limmat  
tal  
bahn

Zürcher Verkehrsverbund ZVV  
Kanton Aargau

## Geschäftsbericht 2012







## Vorwort

Das Grossprojekt Limmattalbahnhof schritt auch 2012 zügig voran. Wo stehen wir heute? Planung und Projektierung durchlaufen und durchlaufen die folgenden drei Hauptphasen. In der ersten Phase stand der Bedarfsnachweis im Fokus. Dabei war die Grundsatzfrage: «Warum eine Limmattalbahnhof?» zu beantworten. Die beiden Bestellerkantone Aargau und Zürich haben diese Abklärungen gemacht, die Frage positiv beantwortet und dies noch vor der Gründung der Limmattalbahnhof AG. Dieser Nachweis war auch die Voraussetzung für den Eintrag der künftigen Limmattalbahnhof in den zwei kantonalen Richtplänen.

Neben der Festsetzung in den Richtplänen beinhaltet die zweite Phase die Erteilung der Infrastrukturkonzession durch den Bundesrat. Die Entscheidungsgrundlagen dazu wurden im Geschäftsjahr 2012 fertig gestellt und die Konzession wurde am 28.02.2012 beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation beantragt. In der dritten Phase wird nun die Ausgestaltung des Bauwerks und der angrenzenden öffentlichen Räume projektiert. Im Geschäftsjahr 2012 hat die Gesamtprojektleitung mit den zahlreichen Beauftragten das Bauprojekt bearbeitet. Das Resultat fliesst in das Plangenehmigungsgesuch ein, welches zu einer Gesamtbaubewilligung führen wird. Das umfangreiche Dossier wird dem Bundesamt für Verkehr in der zweiten Jahreshälfte 2013 eingereicht.

Neben den Aktivitäten gegen innen wurden anfangs 2012 auch Zeichen gegen aussen gesetzt. Das Projekt konnte an mehreren Veranstaltungen einer interessierten Bevölkerung vorgestellt werden. Angeregte Diskussionen und engagierte Rückmeldungen haben dem Projektteam wertvolle Hinweise für den weiteren Verlauf geliefert.

Als neuer Verwaltungsratspräsident danke ich zuerst meinem Vorgänger Franz Kagerbauer, Direktor Zürcher Verkehrsverbund ZVV, für seine Leistungen im Präsidium des Verwaltungsrats seit der Gründung der Aktiengesellschaft. Der zweite Dank gilt allen, die zur zielgerichteten Weiterentwicklung des Generationenprojekts Limmattalbahnhof beigetragen haben: Den involvierten Behörden, den Verwaltungsstellen auf den Stufen Bund, Kantone und Gemeinden, den Grundeigentümern, der Bevölkerung und natürlich der Gesamtprojektleitung mit den zahlreichen beauftragten Planerteams.

Als weiteres Zugpferd für unser Projekt hat sich im 2012 die Allianz Pro Limmattalbahnhof formiert. Sie bezweckt, der Limmattalbahnhof den Rücken zu stärken und in der Öffentlichkeit Aufklärungsarbeit zu leisten. Ich danke dem Präsidium und allen Mitgliedern herzlich für ihr Engagement.

Der Blick in die Zukunft stimmt mich zuversichtlich. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Dr. Andreas Flury

Präsident Verwaltungsrat  
Limmattalbahnhof AG (seit April 2012)



# Rückblick

## Mitwirkungsprozess mit Bevölkerung und freiwillige Vorprüfung des Vorprojekts

Die Limmattalbahnhof AG führte im Januar 2012 im Anschluss an das Vorprojekt ein Mitwirkungsverfahren durch, um die Bevölkerung aktiv an der Planung teilhaben zu lassen. An zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen konnte sich die Bevölkerung direkt mit den projektierenden Ingenieuren austauschen und anhand eines Fragebogens zum Projekt äussern. 30 Fragebogen mit insgesamt 76 Anregungen wurden der Gesamtprojektleitung der Limmattalbahnhof AG eingereicht.

Die Rückmeldungen umfassten vor allem punktuelle Anliegen sowie noch offene Projektinhalte und gaben wertvolle Hinweise zur lokalen Situationen. Die zentralen Themen waren die Velo- und Fussgängerführung, die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs, die Linienführung durchs Spitalquartier, das künftige Busnetz und der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach.

Zusätzlich zur öffentlichen Mitwirkung führte die Limmattalbahnhof AG eine freiwillige Vorprüfung des Vorprojekts durch. Zur Prüfung wurden die Verwaltungsstellen der Kantone und Gemeinden, diverse Fachstellen und Interessenverbände eingeladen.

Die Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsprozess sowie aus der freiwilligen Vorprüfung wurden in der weiteren Projektierung überprüft und wenn möglich berücksichtigt. Die Limmattalbahnhof AG bedankt sich bei allen Beteiligten für ihr Engagement.



## Infrastrukturkonzession beim Bund beantragt, Genehmigung für die Strassenbenutzung erteilt

Die Limmattalbahnhof AG untersteht dem Schweizerischen Eisenbahngesetz. Somit ist sie auch der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur unterstellt. Ende Februar 2012 hat die Limmattalbahnhof AG die Infrastrukturkonzession beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation beantragt. Das Gesuch basiert auf den Ergebnissen des Vorprojekts, das Ende 2011 abgeschlossen wurde und beinhaltet einen Grundlagenbericht mit einer Begründung des Gesuchs, technische Unterlagen, Aussagen zur Abstimmung mit der Raumplanung, eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung 1. Stufe sowie eine Wirtschaftlichkeitsberechnung. Die Genehmigung durch den Bundesrat soll nach Prüfung sämtlicher Voraussetzungen voraussichtlich bis Mitte 2013 vorliegen.

## Organisation der Limmattalbahnhof AG

### Besteller

Kanton Zürich (75% Aktienkapital)  
Kanton Aargau (25% Aktienkapital)

### Verwaltungsrat

Dr. Andreas Flury, Präsident seit April 2012, vorher Mitglied  
Peter G. Schütz, Vize-Präsident  
Franz Kagerbauer, Präsident bis April 2012, seither Mitglied  
Otto Müller, Mitglied seit April 2012  
Willy Haderer, Mitglied bis April 2012

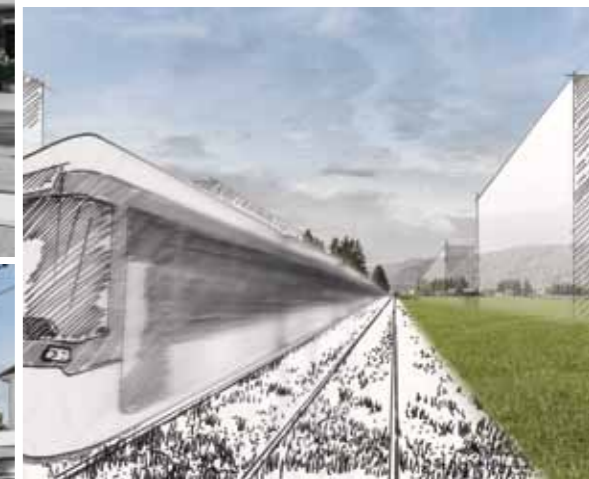
### Geschäftsführung und Gesamtprojektleitung

Daniel Issler, Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter  
Fabienne Chappuis, Stv. Gesamtprojektleiterin  
Julie Stucki, Leiterin Kommunikation  
Laurin Bertozzi, Projektmanager/-assistent, seit Dez. 2012

### Externe Beauftragte

14 Planer-, Querschnittsmandate und Stabsstellen





Damit der Bundesrat die Infrastrukturkonzession für ein neues Verkehrsmittel erteilt, müssen gemäss Schweizerischem Eisenbahngesetz die Kantone und die Standortgemeinden die Bewilligung für die Benutzung von öffentlichen Strassen zusichern. Insbesondere muss der Nachweis erbracht werden, dass das Strassensystem auch mit der Limmattalbahnhofsfunktionstüchtig bleibt. Dieser Nachweis konnte erbracht werden, indem die erforderlichen Massnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in einem engen Prozess mit den kantonalen Stellen entwickelt wurden. Im Rahmen des Konzessionsverfahrens wurde deshalb seitens der Kantone Aargau und Zürich auf den Kantonsstrassen sowie seitens der Gemeindeexekutiven der Duldung auf Gemeindestrassen zugestimmt. Damit konnte ein für das Projekt Limmattalbahnhof wesentlicher Meilenstein erreicht werden.

### Kennwerte gemäss aktuellem Planungsstand

Streckenlänge:	<b>13.4 km</b>
Haltestellen:	<b>27</b>
Eigentrassee:	<b>92%</b>
Durchschnittlicher Haltestellenabstand:	<b>515 m</b>
Durchschnittsgeschwindigkeit:	<b>22 km/h</b>
Maximale Geschwindigkeit:	<b>60 km/h</b>
Gesamte Reisezeit:	<b>37 Minuten</b>

### Einzelgespräche mit allen Betroffenen

Um möglichst frühzeitig die Auswirkungen der Limmattalbahnhof im unmittelbaren Umfeld zu optimieren, wurden zwischen April und Oktober 2012 mit allen rund 400 betroffenen Eigentümern, bzw. bei Stockwerkeigentum mit deren Vertretern, entlang der Strecke Einzelgespräche durchgeführt. Die Eigentümer wurden dabei persönlich über den Ablauf des Plangenehmigungsverfahrens, die Einsprachemöglichkeiten und den aktuellsten Projektstand informiert. Aus den Gesprächen ergaben sich viele hilfreiche Inputs für die weitere Projektierung. Wenn möglich wurden die Wünsche der Eigentümer berücksichtigt und als Optimierungen ins Projekt aufgenommen. Die Kontaktaufnahme zu diesem frühen Zeitpunkt wurde sowohl seitens der Eigentümer als auch der Planer sehr geschätzt. Im Plangenehmigungsverfahren werden alle betroffenen Eigentümer dann nochmals in einer persönlichen Anzeige auf die Planaufgabe und ihre rechtlichen Möglichkeiten aufmerksam gemacht. Mit diesem mehrstufigen Vorgehen kann die Limmattalbahnhof AG seitens der Eigentümer Verständnis und Vertrauen schaffen.



mergesprächen wurden weiter sämtliche Begleitgruppen in die Planung involviert. Im Bauprojekt werden Detailpläne erstellt und die für die Bewilligung notwendigen Nachweise erbracht. Zudem werden die Landerwerbspläne erarbeitet, in denen auch benötigte Dienstbarkeiten ersichtlich sind. Die Investitionskosten werden mit einer Genauigkeit von  $\pm 10\%$  ermittelt. Ziel ist es, nach Abschluss des Bauprojekts im Herbst 2013 die Plangenehmigung beim Bundesamt für Verkehr zu beantragen. Anschliessend ist mit einer Verfahrensdauer von rund zwei Jahren zu rechnen, die Gesamtbaubewilligung kann demnach im Herbst 2015 erwartet werden. Das Kreditbewilligungsverfahren wird

parallel zum Plangenehmigungsverfahren gestartet. Die Einreichung der Regierungsratsanträge für die Realisierungskredite sind in beiden Kantonen im Herbst 2013 geplant, somit wird mit den Beschlüssen der beiden Kantonsparlamente per Mitte 2014 gerechnet. Beide Parlamentsbeschlüsse sind dem fakultativen Referendum unterstellt. Allfällige Volksabstimmungen würden voraussichtlich zwischen Ende 2014 und Anfang 2015 durchgeführt. Der Baubeginn für die Limmattalbahnhof soll 2017 erfolgen, die Inbetriebnahme ist ab Dezember 2019 geplant.



### Bauprojekt gut angelaufen

Anfang März 2012 wurde mit der Projektierung des Bauprojekts begonnen, in welchem das Vorprojekt bereinigt, optimiert und vertieft wird. Neben den zahlreichen Inputs aus dem Mitwirkungsprozess, den Vernehmlassungsrunden zum Vorprojekt und den Eigentü-





# Finanzielle Berichterstattung und Revisionsbericht

## Vorbemerkungen

Die bisherigen Projektkosten für die Limmattalbahn wurden von den Kantonen Aargau und Zürich mit Beiträgen à fonds perdu finanziert. Die Finanzierungsbeiträge werden während der Erstellungsphase als langfristiges Fremdkapital in der Bilanz ausgewiesen. Die aufgelaufenen Projektierungsaufwendungen und Eigenleistungen werden jährlich zu den Anschaffungskosten aktiviert.

<b>Bilanz</b>			
<b>AKTIVEN</b>	<b>31.12.2012</b>		<b>Vorjahr</b>
	Fr.		Fr.
Flüssige Mittel	82'643		1'263'553
Aktive Rechnungsabgrenzungen	1'656		1'489
Limmattalbahn in Arbeit	13'407'940		7'387'042
<b>Total Aktiven</b>	<b>13'492'239</b>		<b>8'652'084</b>
<b>PASSIVEN</b>	<b>31.12.2012</b>		<b>Vorjahr</b>
	Fr.		Fr.
Verbindlichkeiten	1'549'439		685'284
Investitionsbeiträge Kantone	11'842'800		7'866'800
Aktienkapital	100'000		100'000
Gesetzliche Reserven (gebunden)	0		0
Freie Spezialreserven	0		0
Jahresgewinn	0		0
<b>Total Passiven</b>	<b>13'492'239</b>		<b>8'652'084</b>

## Bemerkungen zur Jahresrechnung 2012

Die Ausgaben für die Dritt- und Eigenleistungen beliefen sich im letzten Jahr auf rund 6 Mio. CHF. Der Grossteil der Ausgaben entfiel auf die Planerleistungen, welche in dieser Periode erbracht wurden.

<b>Erfolgsrechnung</b>	<b>2012</b>	<b>Vorjahr</b>
	Fr.	Fr.
Nettoerträge Leistungen Dritte	0	30'000
Drittleistungen für Anlagerechnung	5'363'482	4'323'757
Eigenleistungen für Anlagerechnung	657'417	590'311
<b>Nettoertrag</b>	<b>6'020'899</b>	<b>4'944'068</b>
Beratungen und Leistungen Dritter	-5'363'482	-4'323'757
<b>Bruttogewinn 1</b>	<b>657'417</b>	<b>620'311</b>
Personalaufwand	-520'198	-477'333
<b>Bruttogewinn 2</b>	<b>137'219</b>	<b>142'978</b>
Raumaufwand	-51'912	-51'188
Büro- und Verwaltungsaufwand	-86'089	-97'682
<b>EBITDA</b>	<b>-782</b>	<b>-5'892</b>
Abschreibungen	0	0
<b>EBIT</b>	<b>-782</b>	<b>-5'892</b>
Finanzaufwand	-104	-34
Finanzertrag	886	5'926
<b>Betriebsgewinn vor Steuern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ausserordentliche Erträge	0	0
<b>Unternehmensgewinn vor Steuern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kapital- und Ertragssteuern	0	0
<b>Jahresgewinn</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



Bericht der Revisionsstelle  
zur Eingeschränkten Revision  
an die Generalversammlung der  
Limmattalbahn AG  
8050 Zürich

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Limmattalbahn AG für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine Eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht Gesetz und Statuten entsprechen.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, machen wir auf die Position „Limmattalbahn in Arbeit“ mit Fr. 13'407'940 in der Jahresrechnung aufmerksam, wo eine wesentliche Unsicherheit hinsichtlich der Bewertung der Bau- und Projektierungskosten vorliegen könnte. Deren Wert ist von der künftigen Realisierung und Budgeterwartungen abhängig, eine abschliessende Beurteilung dieser Investition ist im heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

Niederhasli, 07. März 2013

Hasli Audit AG  
  
W. Flury  
zugelassener  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor

  
R. Müller  
zugelassener  
Revisionsexperte





# limmat tal bahn

Zürcher Verkehrsverbund ZVV  
Kanton Aargau

## **Limmattalbahnhof AG**

Hofwiesenstrasse 370  
8050 Zürich

T 044 575 10 90

info@limmattalbahnhof.ch  
www.limmattalbahnhof.ch

## **Impressum**

Redaktion: Limmattalbahnhof AG  
Gestaltung: Sehstoff GmbH  
Druck: Bürlü AG

## **Herausgeber**

Limmattalbahnhof AG

Juni 2013

