

limmat  
tal  
bahn

Zürcher Verkehrsverbund ZVV  
Kanton Aargau

## Geschäftsbericht 2011







# Vorwort

Der Abschluss des Vorprojekts im vergangenen Jahr stellt einen bedeutenden Meilenstein in der Geschichte der jungen Limmattalbahnhof AG dar. Damit sind die wichtigsten Eckpfeiler der Limmattalbahnhof definiert und die Basis für die weitere Planung ist gelegt. Das Projekt liegt also zeitlich genau auf Kurs.

Was mich persönlich freut ist, dass das Vorprojekt aber nicht das Resultat monatelanger Planungen hinter verschlossenen Bürotüren ist. Denn 2011 war das Jahr, in dem die Limmattalbahnhof so richtig ins Bewusstsein und Blickfeld der Öffentlichkeit im Limmattal getreten ist. Politiker und Einwohner in den Gemeinden wurden zu interessierten und bisweilen auch kritischen Beobachtern des Projekts. Die Limmattalbahnhof AG hat diesen Dialog dankend aufgenommen – sei es mit Begleitgruppen oder runden Tischen betreffend Linienführung, oder mittels angeregter Publikumsanlässe. Die Ergebnisse und Erkenntnisse sind schliesslich auch in das Vorprojekt eingeflossen. Das ist richtig so, denn die Limmattalbahnhof ist ein Projekt für die Bewohner dieser Region. Deshalb muss auch auf die lokalen Bedürfnisse Rücksicht genommen werden. Ich bin überzeugt, dass wir gemeinsam eine optimale Lösung erschaffen können.

Auch im letzten Jahr durften wir auf grosse politische Unterstützung durch die beiden Kantone Aargau und Zürich zählen: Der Zürcher Regierungsrat und das Aargauer Kantonsparlament genehmigten im Sommer 2011 die Kredite für die nächsten vier Jahre Planungsarbeit. Sie haben damit ihr weitsichtiges Engagement für eine nachhaltige Verkehrspolitik im Limmattal bekräftigt.

Mit diesem Schwung gilt es jetzt den nächsten Schritt anzugehen: das Bauprojekt. Ich freue mich darauf, auch im laufenden Jahr die Zukunft des Limmattals mitgestalten zu dürfen.

Franz Kagerbauer

Verwaltungsratspräsident  
Limmattalbahnhof AG



# Rückblick

«Die Limmattalbahn ist ein zentrales Element in der kantonalen Verkehrspolitik. Sie ermöglicht die weitere dynamische Entwicklung des gesamten Limmattals und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraums Zürich.»

Ernst Stocker  
Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor  
des Kantons Zürich

## **Vorprojekt termingerecht und unter Kredit abgeschlossen**

Im vergangenen Jahr stand die Erarbeitung des Vorprojekts im Zentrum der Planungsarbeiten. Die Limmattalbahn AG erstellte das Vorprojekt in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen Zürich und Aargau sowie den betroffenen Gemeinden. Aufgrund deren Rückmeldungen zu den zuvor erstellten Projektkonzepten legte die Gesamtprojektleitung Anfang 2011 die Stossrichtungen für das Vorprojekt fest. In der zweiten Hälfte des Jahres schloss die Limmattalbahn AG das Vorprojekt termingerecht und unter dem Kredit von rund 9 Millionen Franken ab und startete die freiwillige Vorprüfung bei Kantonen und Gemeinden sowie Planungs-, Behinderten-, Velo- und Fussgängerverbänden. Die Stellungnahmen werden ab 1. März 2012 im Bauprojekt bearbeitet.

Das Vorprojekt definiert unter anderem die konkrete Linienführung, die Haltestellenlagen, die Führung aller Verkehrsmittel und die Gestaltung des Stadtraums. Zudem enthält es eine aktualisierte Kostenschätzung. Im Wesentlichen wurden die Linienführung und die Lage der Haltestellen aus früheren Studien bestätigt. Einzig im Zentrum von Dietikon und in Schlieren West ergaben sich Anpassungen.

## **Neue Kostenschätzung bestätigt bisherige Annahmen**

Teil des Vorprojekts ist eine aktualisierte Kostenschätzung. Die Infrastrukturkosten betragen demnach 670 Millionen Franken (+/- 20%). Neben dem Bahnprojekt sind Strassenanpassungen, Velo- und Fuss-

gängerverbindungen sowie Platzgestaltungen enthalten. Der Aufwand ist mit den Kosten ähnlicher Schienenprojekte vergleichbar und liegt innerhalb der bisher geschätzten 600-700 Millionen Franken. Den Grossteil der Kosten übernehmen die Kantone Zürich und Aargau. Zudem soll der Bund einen wesentlichen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds an die Finanzierung leisten.



## Organisation der Limmattalbahn AG

---

### Besteller

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

---

### Verwaltungsrat

Franz Kagerbauer, Präsident  
Peter G. Schütz, Vize-Präsident  
Dr. Andreas Flury, Mitglied  
Willy Haderer, Mitglied (bis April 2012)

---

### Geschäftsführung und Gesamtprojektleitung

Daniel Issler, Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter  
Fabienne Chappuis, Stv. Gesamtprojektleiterin  
Julie Stucki, Leiterin Kommunikation

---

### Externe Beauftragte

14 Planer-, Querschnittsmandate und Stabsstellen

---

### Positive Ergebnisse für die Strassenkapazität

Prognosen gehen in den nächsten 20 Jahren von einer Zunahme des Verkehrs im Limmattal um rund 30% aus. Dies ist auf das grosse Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum zurückzuführen. Die Limmattalbahn soll einen Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen und so die Strassen entlasten. Die Kantone Zürich und Aargau geben vor, dass das neue Verkehrsmittel den Individualverkehr nicht behindern darf. Im vergangenen Geschäftsjahr berechneten die Planer der Limmattalbahn AG die zukünftige Kapazität jedes Verkehrsknotens entlang der Strecke. Im Abschnitt Spreitenbach bis Killwangen beträgt die Knotenauslastung 50-80%, im Kanton Zürich 60-100%. Die Ergebnisse zeigen, dass der Individualverkehr auch mit der Limmattalbahn weiterhin flüssig verkehren kann. Damit kein Stau entsteht, müssen bei den Knoten Herweg (Urdorf), Bunker (Dietikon) und Mutschellen (Dietikon) sowie in der Landstrasse in Killwangen bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Zudem wird die Bremgarten-Dietikon-Bahn vom Bahnhof Dietikon doppelpurig ausgebaut.



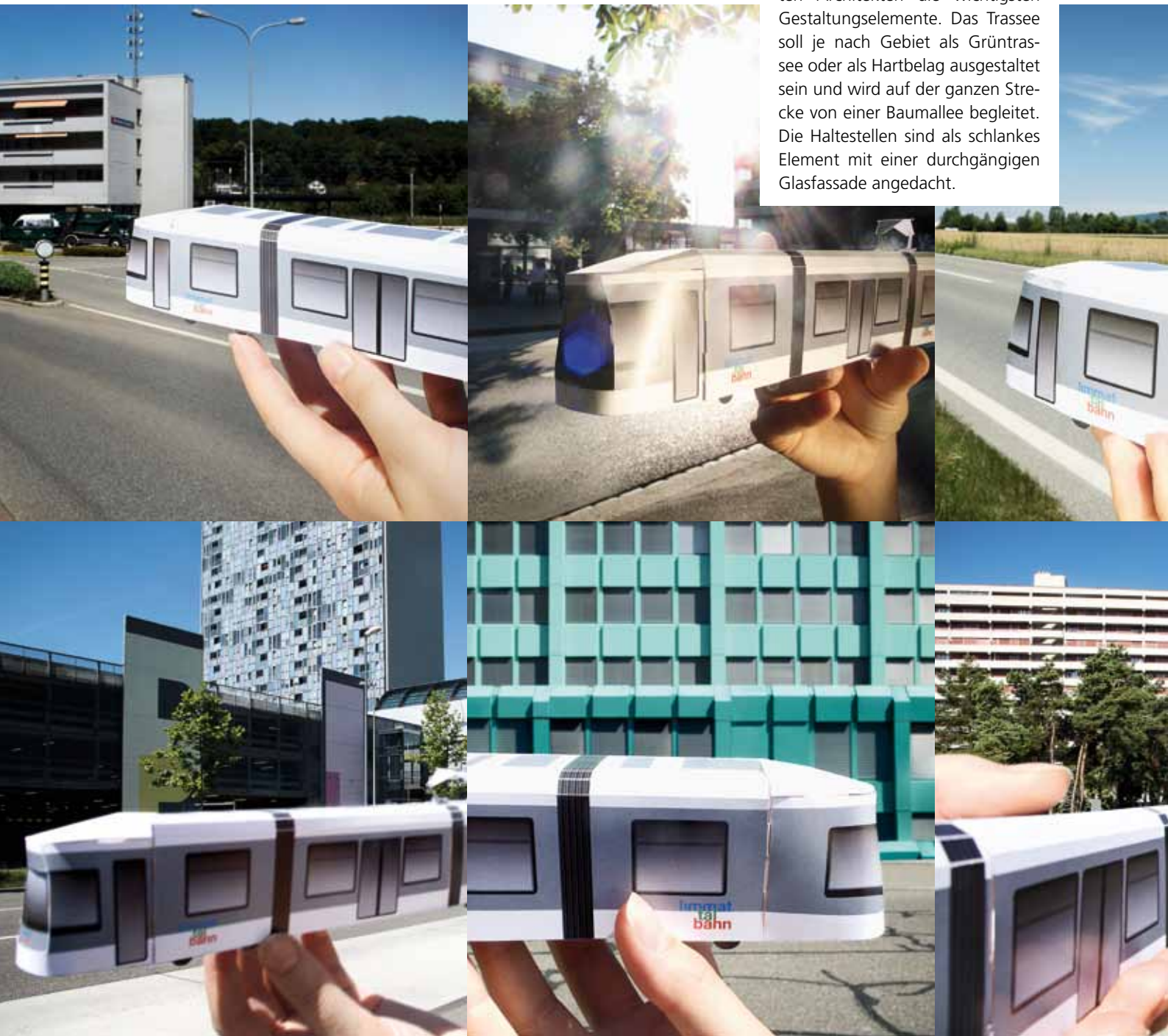


## Kennwerte gemäss aktuellem Planungsstand

Streckenlänge:	<b>13.4 km</b>
Haltestellen:	<b>27</b>
Eigentrasse:	<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>

## Fokus Gestaltung

Die starke Siedlungsentwicklung während den letzten zwei Jahrzehnten hat die Grenzen der Limmattaler Gemeinden zerfliessen lassen. Die Limmattalbahn wird einen wesentlichen Einfluss auf das zukünftige Erscheinungsbild des Limmattals und die Entwicklung einer eigenständigen Identität der Region haben. Die Limmattalbahn AG legt deshalb grossen Wert auf eine entsprechende Gestaltung des Trassees und der Haltestellen der Limmattalbahn. Im vergangenen Jahr definierten die beauftragten Architekten die wichtigsten Gestaltungselemente. Das Trassee soll je nach Gebiet als Grüntrasse oder als Hartbelag ausgestaltet sein und wird auf der ganzen Strecke von einer Baumallee begleitet. Die Haltestellen sind als schlankes Element mit einer durchgängigen Glasfassade angedacht.



### Voraussetzungen für den Langsamverkehr verbessern

Die Förderung des Velo- und Fussverkehrs ist eine wichtige Stossrichtung der Kantone Zürich und Aargau. Deshalb sollen gleichzeitig mit dem Projekt Limmattalbahn auch die Bedingungen für den Langsamverkehr im Limmattal verbessert werden. Im letzten Geschäftsjahr wurde unter Mitarbeit der Veloverbände untersucht, wo genügend Platz für separate Velostreifen entlang des Limmattalbahn-Trassees vorhanden ist. Gemäss momentanem Planungsstand werden mit Ausnahme kurzer Abschnitte im Schlieremer und Dietiker Zentrum auf der gesamten Strecke Velostreifen gebaut. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden wurde zudem evaluiert, wo gedeckte Veloabstellplätze sinnvoll sind.

### Direkte und transparente Kommunikation

Die Limmattalbahn geniesst grundsätzlich gute Akzeptanz bei den kantonalen Politikern. Davon zeugen unter anderem die politischen Entscheide betreffend der Projektierungskredite. Das Interesse von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung an der Limmattalbahn ist ungebremst. Insbesondere im Limmattal wird das Projekt - teilweise kritisch - intensiv mitverfolgt. Die Öffentlichkeitsarbeit nimmt daher eine Schlüsselrolle in der Projektplanung ein. Im letzten Jahr stand die persönliche und direkte Information der lokalen Bevölkerung im Vordergrund. Auch die Kommunikationsinstrumente Newsletter, Informationsbroschüre

*«Das Limmattal ist eine dynamische Region mit grossem Entwicklungspotenzial. Mit der Limmattalbahn bauen wir nicht nur die Verkehrsinfrastruktur aus, sondern entwickeln auch die Siedlungsattraktivität. Mit der Limmattalbahn fahren wir in eine gute Zukunft.»*

*Peter C. Beyeler*

*Regierungsrat, Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau*

und Website wurden vermehrt eingesetzt. Seit Sommer 2011 ist zudem eine Wanderausstellung zur Limmattalbahn in den Limmattaler Gemeinden unterwegs.

### Weitere Projektierung sichergestellt

Die politischen Instanzen sprachen im vergangenen Jahr die Finanzierungskredite in der Höhe von 24 Millionen Franken für die weitere Projektierung der Limmattalbahn.

Der Zürcher Regierungsrat genehmigte Mitte Juni seinen Anteil von 18 Millionen Franken. Ende August bewilligte der Grosse Rat des Kantons Aargau den restlichen Viertel. Die Finanzierung des Bauprojekts, der Plangenehmigungsphase sowie der Vorbereitung der Realisierung bis Mitte 2016 ist somit sichergestellt.





# Finanzielle Berichterstattung und Revisionsbericht

## Vorbemerkungen

Die bisherigen Projektkosten für die Limmattalbahn wurden von den Kantonen Aargau und Zürich mit à fonds perdu Beiträgen 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>31.12.2011</b>	<b>Vorjahr</b>
		Fr.	Fr.
Flüssige Mittel		1'263'553	3'571'504
Aktive Rechnungsabgrenzungen		1'489	716
Limmattalbahn in Arbeit		7'387'042	2'472'974
<b>Total Aktiven</b>		<b>8'652'084</b>	<b>6'045'194</b>
<b>PASSIVEN</b>		<b>31.12.2011</b>	<b>Vorjahr</b>
		Fr.	Fr.
Verbindlichkeiten		685'284	1'318'394
Investitionsbeiträge Kantone		7'866'800	4'626'800
Aktienkapital		100'000	100'000
Gesetzliche Reserven (gebunden)		0	0
Freie Spezialreserven		0	0
Jahresgewinn		0	0
<b>Total Passiven</b>		<b>8'652'084</b>	<b>6'045'194</b>





### Bemerkungen zur Jahresrechnung 2011

Die Ausgaben für die Dritt- und Eigenleistungen beliefen sich im letzten Jahr auf knapp 5 Mio. CHF. Der Grossteil der Ausgaben entfiel auf die Planerleistungen, welche in dieser Periode erbracht wurden. Seit Beginn der Projektierung (Juni 2010) sind insgesamt 7.4 Mio. CHF aufgelaufen. Mit Abschluss der Phase Vorprojekt per Ende Februar 2012 kann davon ausgegangen werden, dass der Kredit für das Vorprojekt von rund 9 Mio. CHF klar unterschritten wird.



<b>Erfolgsrechnung</b>	<b>2011</b>	<b>Vorjahr 27.05. – 31.12.2010</b>
	Fr.	Fr.
Nettoerträge Leistungen Dritte	30'000	0
Dritteleistungen für Anlagerechnung	4'323'757	2'068'627
Eigenleistungen für Anlagerechnung	590'311	404'347
<b>Nettoertrag</b>	<b>4'944'068</b>	<b>2'472'974</b>
Beratungen und Leistungen Dritter	-4'323'757	-2'068'627
<b>Bruttogewinn 1</b>	<b>620'311</b>	<b>404'347</b>
Personalaufwand	-477'333	-234'480
<b>Bruttogewinn 2</b>	<b>142'978</b>	<b>169'867</b>
Raumaufwand	-51'188	-25'674
Büro- und Verwaltungsaufwand	-97'682	-145'817
<b>EBITDA</b>	<b>-5'892</b>	<b>-1'624</b>
Abschreibungen	0	0
<b>EBIT</b>	<b>-5'892</b>	<b>-1'624</b>
Finanzaufwand	-34	-422
Finanzertrag	5'926	2'046
<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  
Limmattalbahnhof AG  
8050 Zürich

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Limmattalbahnhof AG für das am 31. Dezember 2011 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 „Limmattalbahnhof in Arbeit“ mit Fr. 7'387'042 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, 02. März 2012

Hasli Audit AG

  
W. Flury  
zugelassener  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor

  
R. Müller  
zugelassener  
Revisionsexperte





BÄREN

Diebikon  
Bahnhof

kon  
hof

L1 KILLWANGEN DHP

limmat  
tal  
bahn

# limmat tal bahn

Zürcher Verkehrsverbund ZVV  
Kanton Aargau

## **Limmattalbahnhof AG**

Hofwiesenstrasse 370  
8050 Zürich

T 044 575 10 90

[info@limmattalbahnhof.ch](mailto:info@limmattalbahnhof.ch)  
[www.limmattalbahnhof.ch](http://www.limmattalbahnhof.ch)

## **Impressum**

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

## **Herausgeber**

Limmattalbahnhof AG

Mai 2012

