

## **Bremgarten-Dietikon-Bahn; Leistungsvereinbarung für die Infrastrukturfinanzierung 2013–2016; Grosskredit**

### **1. Zusammenfassung**

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) ist das Rückgrat der öV-Erschliessung der Agglomeration Mutschellen. Der zuverlässige und sichere Betrieb ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur in einem guten Zustand und deren Anpassen an die Bedürfnisse des wachsenden Personenverkehrs erfordern wie bisher finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand. Diese Beiträge teilen sich Bund und Kantone.

Um die Infrastruktur zu finanzieren, stehen den Privatbahnen Mittel aus den Abschreibungen der Infrastruktur zur Verfügung. Primär werden diese Mittel für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur verwendet. Für technische Verbesserungen (z.B. Eigentrassierungen, Kapazitätserweiterungen, Ausbau der Publikumsanlagen) wurden in der Vergangenheit den Privatbahnen Finanzhilfen in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen gewährt und in Vereinbarungen geregelt.

Neu schliesst der Bund mit den Privatbahnen auf Basis eines vierjährigen Infrastrukturprogramms Leistungsvereinbarungen ab. Im Gegensatz zu den bisherigen Vereinbarungen werden in der Leistungsvereinbarung alle Investitionen der Privatbahn für die Periode 2013 bis 2016 abgebildet. Damit erhalten Bund und Kantone erstmals direkten Einfluss auf die gesamte Investitionstätigkeit einer Privatbahn in diesem Zeitraum.

Wie die Infrastrukturfinanzierung in Zukunft aussieht, ist Gegenstand aktueller Beratungen im Bundesparlament. Nach dem Willen des Bundesrats soll ab 2017 die Infrastrukturfinanzierung aus einem Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen. Der Bund wäre demzufolge allein für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig, mit Ausnahme der Publikumsanlagen. Diese wären als Folge der neuen Aufgabenteilung vollständig durch die Kantone zu finanzieren.

Als Grundlage für die Leistungsvereinbarung reichte die BDWM Anfang Juli 2011 den Investitionsplan für die Jahre 2013 bis 2016 beim Bund zur Prüfung ein. Aufgrund der beschränkt verfügbaren Mittel haben die zuständigen Stellen von Bund und Kantonen eine Priorisierung des Investitionsprogramms vorgenommen. Vorrang erhielten Investitionen, die zum Steigern oder Erhalten der Sicherheit (z.B. Sanierung Bahnübergänge, laufender Unterhalt der Bahnanlagen) beitragen. Da die Zuständigkeiten der Finanzierung voraussichtlich ändern, wurden Investitionen in Gleisanlagen soweit möglich in die Periode ab 2017 verschoben, wenn sie vollständig durch den Bund zu finanzieren sein werden.

Das priorisierte Investitionsprogramm der BDWM sieht für die Periode 2013–2016 im Durchschnitt rund 7,5 Millionen Franken Investitionen pro Jahr für den Substanzerhalt der Bahnanlagen und die Sanierung der Bahnübergänge vor. Nach Abzug der Abschreibungsmittel resultiert ein Darlehensbedarf von rund 13 Millionen Franken. Der Bund beteiligt sich daran gestützt auf Art. 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) mit 27 % am Anteil, der auf den Kanton Aargau entfällt. Für den Beitrag des Kantons Aargau wird dem Grossen Rat gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) ein Grosskredit von netto 7,64 Millionen Franken zulasten der Verwaltungsrechnung beantragt. Die Verwendung der Mittel und das Controlling werden in einer Leistungsvereinbarung zwischen BDWM, Bund und Kanton geregelt.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Zusammenfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
2.1 Bisherige Praxis Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen.....	4
2.2 Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung .....	5
2.3 Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013–2016 .....	5
2.4 Handlungsbedarf .....	6
<b>3. Infrastrukturfinanzierung BDWM</b> .....	<b>7</b>
3.1 Investitionsplan 2013-2016 für die Infrastruktur der BDWM .....	7
3.2 Darlehensbedarf .....	11
<b>4. Finanzierung</b> .....	<b>11</b>
4.1 Rechtsgrundlagen.....	12
<b>5. Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit der BDWM</b> .....	<b>13</b>
5.1 Zweck und Vorgaben.....	13
5.2 Controlling der Infrastrukturfinanzierung.....	13
5.3 Aufgaben- und Finanzplan (AFP) .....	14
5.4 Zuständigkeit und Ausgabenreferendum.....	14
<b>6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung</b> .....	<b>14</b>
<b>7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft</b> .....	<b>15</b>
<b>8. Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>15</b>

## **2. Ausgangslage**

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn ist das Rückgrat der öV-Erschliessung der Agglomeration Mutschellen. Der zuverlässige und sichere Betrieb ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur in einem guten Zustand und deren Anpassung an die Bedürfnisse des wachsenden Personenverkehrs erfordern wie bisher finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand. Diese Kosten finanzieren Bund und Kantone gemäss eidgenössischem Eisenbahngesetz gemeinsam (EBG, Art. 49, SR 742.101).

Auf Bundesebene befindet sich die Infrastrukturfinanzierung im Umbruch (z.B. Bahnreform). Bei den Privatbahnen steht die Harmonisierung der Eisenbahninfrastruktur im Vordergrund. Analog zur Leistungsvereinbarung mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schliesst der Bund seit 2011 auch mit den Privatbahnen Leistungsvereinbarungen ab. Am 2. März 2012 hat der Bundesrat die Botschaft zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 bis 2016 veröffentlicht.

### **2.1 Bisherige Praxis Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen**

Um die Infrastruktur zu finanzieren, stehen den Privatbahnen Mittel aus den Abschreibungen zur Verfügung. Mit diesen Mitteln konnte bisher knapp der Erhalt der bestehenden Infrastruktur finanziert werden. Für technische Verbesserungen (z.B. Eigentrassierungen, Kapazitätserweiterungen) und Anpassungen an die Bedürfnisse des wachsenden Personenverkehrs erhielten die Privatbahnen Finanzhilfen gestützt auf Art. 56 EBG in Form von unverzinslichen Darlehen. Für die Finanzierung der Darlehen und die Regelung der Kostenteilung wurden Vereinbarungen zwischen Bund, Kanton und Privatbahn abgeschlossen.

Die 9. (und letzte) Vereinbarung mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) regelte die Finanzierung der Streckensanierung Widen Heinrütli mit gleichzeitiger Verlegung der Haltestelle Heinrütli.

Aufgrund der verschiedenen Finanzierungsquellen und Rechtsgrundlagen (Verkehrstrennungsverordnung des Bundes, Art. 56 EBG, Strassengesetz, Gesetz über den öffentlichen Verkehr) basierten die Vereinbarungen meist auf einem komplizierten Kostenverteilungsschlüssel. In den 90er-Jahren hat der Bund die Verkehrstrennungsverordnung aufgehoben. Damit entfiel eine wichtige Finanzierungsquelle. Als Ablösung dieser Finanzierung genehmigte das Bundesparlament für die Jahre 2007 bis 2010 und 2011/2012 zwei Rahmenkredite für die Finanzierung gestützt auf Art. 56 EBG. Diese Finanzhilfen wurden in der Vergangenheit von Bund und Kanton meist als unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt.

In der jüngeren Vergangenheit erfolgten die Infrastrukturfinanzierungen mit einzelnen Objektvereinbarungen (Ersatz Zugsicherung, Sanierung Reussbrücke).

So unterschiedlich sich die Finanzierungspraxis in der Vergangenheit darstellt, ist der durchschnittliche Darlehensbedarf bei den beiden Aargauer Privatbahnen in den letzten 10 Jahren ungefähr gleich geblieben. Der Kanton Aargau gewährte der BDWM im Rahmen der früheren Vereinbarungen Darlehen im Umfang von durchschnittlich 2 Millionen Franken pro Jahr.

## **2.2 Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung**

Auf nationaler Ebene ist die Gleichstellung von Privatbahnen und SBB in der Infrastrukturfinanzierung eine langjährige Forderung. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den Leistungsvereinbarungen für die SBB strebt der Bund schrittweise die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung an.

Per 1. Januar 2010 hat der Bundesrat mit der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV, SR 742.120) die Rechtsgrundlagen für Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen geschaffen und schloss erstmals für die Jahre 2011 und 2012 Leistungsvereinbarungen ab.

Die Botschaft des Bundesrats zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 bis 2016 (LV 13–16) hält fest, dass die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen auf Basis einer Programmfinanzierung abgeschlossen werden. Der Bund verlangt von den Kantonen eine Abkehr von der auf einzelne Objekte bezogenen Finanzierung; es seien dazu ähnliche Finanzierungsinstrumente zu schaffen. Dies ist im Kanton Aargau erfüllt, da die entsprechenden Instrumente für Programminvestitionen (Bestellverfahren und Globalkredite für Investitionsbeiträge) zur Verfügung stehen.

Eine Mehrheit der Kantone hat inzwischen das System übernommen und schliesst gemeinsam mit dem Bund und den Privatbahnen Leistungsvereinbarungen ab.

Im Gegensatz zu den bisherigen Vereinbarungen mit den Privatbahnen werden in der Leistungsvereinbarung alle Investitionen der nächsten vier Jahre abgebildet. Damit erhalten Bund und Kanton erstmals direkten Einfluss auf die gesamte Investitionstätigkeit einer Privatbahn für diese Periode.

Für die Zeit nach 2017 zeichnet sich auf Bundesebene eine weitere Änderung der Infrastrukturfinanzierung ab. Am 18. Januar 2012 hat der Bundesrat die Botschaft über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) verabschiedet. Kern des neuen Finanzierungssystems ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF) für sämtliche Bahnunternehmen. In Zukunft sollen alle Kosten der Bahninfrastruktur, d.h. auch jene von Betrieb und Substanzerhalt, über einen Fonds finanziert werden. Neu beabsichtigt der Bund, die Bahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen allein zu finanzieren. Im Gegenzug sollen die Kantone alle Publikumsanlagen der SBB und der Privatbahnen auf ihrem Kantonsgebiet finanzieren. Die Modalitäten sind noch unklar, und die neue Regelung wird in der parlamentarischen Beratung zu Diskussionen Anlass geben.

## **2.3 Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013–2016**

Die Leistungsvereinbarung mit den Privatbahnen wird federführend vom Bundesamt für Verkehr vorbereitet. Der Prozess ist weit fortgeschritten. Folgende Schritte erfolgten bereits:

- 5. Juli 2011: Einreichen der ersten Investitionspläne für die Jahre 2013 bis 2016
- September 2011: Priorisierung der Investitionspläne und Abstimmung auf die Finanzpläne von Bund und Kanton
- 2. November 2011: Einreichen der konsolidierten Offerten (Betrieb und Investition)

Dezember 2011: Koordination zwischen Bund, Kantonen und Privatbahn (Priorisierung Investitionsprogramm, Entwurf Leistungsvereinbarung)

Bund und Kantone haben das Investitionsprogramm der BDWM priorisiert und auf die in den Finanzplänen von Bund und Kantonen vorgesehenen Mittel gekürzt. Gemäss der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) setzt die Bundesbeteiligung eine Mitfinanzierung durch die Kantone voraus.

Mit der vorliegenden Botschaft werden dem Grossen Rat die Mittel zur Finanzierung des kantonalen Anteils der Darlehen beantragt. Nicht Gegenstand sind die Abschreibungsmittel, die der BDWM mit den Abgeltungen im Rahmen des jährlichen Bestellverfahrens zur Verfügung stehen.

Gestützt auf die konsolidierten Investitionspläne aller Schweizer Privatbahnen hat der Bund die Mittelzuteilung auf die einzelnen Unternehmen vorgenommen. Der Bundesrat hat nun in der veröffentlichten Botschaft dem eidgenössischen Parlament einen Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Privatbahnen unterbreitet.

Der Bund sieht vor, nach Ablauf der parlamentarischen Beratung (Bund und Kanton) voraussichtlich im Januar 2013 die Leistungsvereinbarung 2013–2016 mit der BDWM abzuschliessen.

## **2.4 Handlungsbedarf**

Mit Bahn 2000 hat die Nachfrage im öffentlichen Verkehr aufgrund der Angebotsverbesserungen überdurchschnittlich zugenommen. Bis zum Zeithorizont 2030 rechnet der Bund mit einem weiteren Wachstum der Mobilität. Gemäss Prognosen wird der Personenverkehr auf der Schiene zwischen 2007 und 2030 um rund 60 Prozent zunehmen.

Praktisch im Gleichschritt zum Wachstum auf dem Netz der SBB, ist auch die Nachfrage auf der BDWM mit Bahn 2000 deutlich angestiegen. Dazu beigetragen haben auch die Einführung des 15-Min.-Takts sowie der laufende Ausbau der Infrastruktur und die Rollmaterialerneuerung.

Das Wachstum der Nachfrage im öffentlichen Verkehr stellt auch die BDWM vor grosse Herausforderungen. Mit 3,16 Millionen beförderten Personen im Jahr 2011 hat sich die Nachfrage seit der Einführung des Taktfahrplans 1982 verdoppelt, gegenüber 1970 gar verdreifacht.

Mit Zeithorizont 2030 kann mit einem weiteren Wachstum von rund 50 % gerechnet werden. Mittelfristig muss die Transportkapazität mit längeren Zügen erhöht werden. Zum Gewährleisten der Fahrplanstabilität zieht dies Anpassungen bei der Bahnstromversorgung sowie den Gleis- und Perronlängen nach sich. Die Planungsvorgaben im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (Beschluss des Grossen Rats vom 28. August 2007) zur Angebots- und Infrastrukturentwicklung tragen der prognostizierten Nachfrageentwicklung und der Angebotsstrategie Rechnung. Die Streckensanierung Wohlen - Bremgarten als wesentliches Infrastrukturvorhaben ist im Mehrjahresplan enthalten und soll nun umgesetzt werden.

### **3. Infrastrukturfinanzierung BDWM**

#### **3.1 Investitionsplan 2013-2016 für die Infrastruktur der BDWM**

Die BDWM musste bis 5. Juli 2011 den Investitionsplan für die Jahre 2013 bis 2016 beim Bund zur Prüfung einreichen. Das in diesem Entwurf beantragte Netto-Investitionsvolumen von jährlich rund 14 Millionen Franken überstieg bei Weitem die in den Finanzplänen von Bund und Kanton vorgesehenen Möglichkeiten. In der Folge nahmen Bund und Kanton eine Priorisierung des Investitionsprogramms vor.

Im Hinblick auf die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung ab 2017 (FABI: Zuständigkeit des Kantons für die Publikumsanlagen und Bund für die Bahnanlagen) wurden nur Investitionen aufgenommen, die folgende Kriterien erfüllen:

- Steigern der Sicherheit (z.B. Sanierung Bahnübergänge)
- Erhalt der Sicherheit (z.B. laufender Gleis- und Fahrleitungsunterhalt zur Sicherstellung des Bahnbetriebs und Ersatz der Sicherungs- und Leittechnik)
- Planungskosten für absehbare Erweiterungsinvestitionen

Zwingende Anpassungen an gesetzliche Auflagen und Vorschriften (z.B. BehiG) stehen nicht an. Die einzige Erweiterungsinvestition stellen Planungskosten für ein zweites Gleis in Dietikon dar, welches nach 2017 im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal umgesetzt werden soll.

Das Netto-Investitionsvolumen konnte mit dieser Priorisierung um knapp die Hälfte auf durchschnittlich 7,5 Millionen Franken pro Jahr gesenkt werden.

Durch diese Priorisierung werden hauptsächlich Investitionen für Bahnanlagen im Umfang von sechs bis sieben Millionen Franken auf die Zeit nach 2016 verschoben.

*Alle Kosten in 1'000 Franken (gerundet auf 5'000 Franken)*

Objekte	2013	2014	2015	2016
Sanierung Bahnübergänge	485	700	-	-
Ersatz Sicherungsanlagen Bremgarten West - Wohlen	1'240	3'900	2'900	3'000
Ersatz Fernsteuerung Bremgarten West - Wohlen	3'600	400	550	700
Streckensanierung Bremgarten West - Wohlen	150	150	790	2'850
Streckensanierung Heinrütli - Belvédère	500	3'000	-	-
Periodischer Gleis- und Weichenersatz	-	-	850	-
Bahnstromversorgung (Erneuerung und Erweiterung)	845	-	-	-
Diverse Investitionen Netz	1'295	425	705	500
2. Gleis Stoffelbach - Dietikon	120	120	120	120
Total Investitionen Infrastruktur	8'235	8'695	5'915	7'170

**Tabelle 1: Investitionsplan BDWM 2013–2016**

Die Umsetzung von Projekten des Agglomerationsprogramms Limmattal (Doppelspur Stoffelbach - Dietikon) ist in der Investitionsplanung 2013–2016 nicht enthalten, jedoch deren Planung und Projektierung.

Ein Teil der aufgelisteten Investitionspositionen besteht aus verschiedenen kleineren bis mittleren Einzelmassnahmen, die innerhalb der vierjährigen Periode der Leistungsvereinbarung bis 2016 umgesetzt werden sollen. Werden Objekte mit Programmcharakter (z.B. Streckensanierungen, Doppelspurabschnitte) in der Folgeperiode weitergeführt, so müssen die Mittel dafür dazumal neu beantragt werden.

Die Mehrheit der vorgesehenen Objekte werden gemäss Planung der BDWM in der vierjährigen Periode abgeschlossen. Ausnahmen sind die Streckensanierung Bremgarten West - Wohlen und das 2. Gleis Stoffelbach - Dietikon.

Die Streckensanierung Bremgarten West - Wohlen hat einen Gesamtumfang von rund 20,5 Millionen Franken. Für Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten sind in der Leistungsvereinbarung 2013-2016 3,94 Millionen Franken enthalten. Die Hauptarbeiten im Umfang von rund 16,5 Millionen Franken fallen dagegen in der Periode 2017–2019 an. Das Vorhaben ist zwar gesamthaft unerlässlich für den sicheren Bahnbetrieb. Die Finanzierung der zweiten Etappe wird aber Gegenstand einer weiteren Vereinbarung sein. Somit entsteht durch die Leistungsvereinbarung formalrechtlich keine Bindewirkung für die nachfolgende Periode, die Budgethoheit und Entscheidungsfreiheit des Grossen Rates bleiben gewahrt.

Der Bau des zweiten Gleises Stoffelbach - Dietikon im Umfang von rund 32 Millionen Franken ist für eine Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm angemeldet und fällt in die Periode 2017–2020. Damit die Realisierung dann erfolgen kann, sind in der Periode 2013–2016

lediglich Vorplanungen von 0,48 Millionen Franken erforderlich. Diese Planungsvorleistungen entfalten ebenfalls keine formalrechtliche Bindewirkung. Sie sind als Vorleistungen in einem zukünftigen Kredit zu berücksichtigen.

#### **Erläuterungen zu den einzelnen Investitionspositionen:**

- **Sanierung Bahnübergänge**

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Netz der BDWM eine Reihe von Bahnübergängen saniert und an die verschärften Vorschriften des Bundes angepasst. Aufgrund der schwierigen Verhandlungen mit Betroffenen und Gemeinden ist es nur in wenigen Fällen gelungen, Bahnübergänge aufzuheben. Für die Sanierung oder Aufhebung der verbleibenden Bahnübergänge hat das Bundesamt für Verkehr eine Frist bis 2014 gesetzt. Das laufende Sanierungsprogramm wird daher mit hoher Priorität weitergeführt. Im Investitionsplan sind netto rund 1,2 Millionen Franken vorgesehen. Hinzu kommen die Beiträge der Strasseneigentümer, die gemäss Eisenbahngesetz beitragspflichtig sind. Insgesamt sollen für das Sanierungsprogramm rund 2 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Im Rahmen von Projekten (v.a. Streckensanierung Bremgarten West - Wohlen) müssen keine Bahnübergänge saniert werden.

- **Ersatz Sicherungsanlagen**

In den 1950er-Jahren wurden von der damaligen Firma Asega relativ kostengünstige Relaisstellwerke für vereinfachte Betriebsverhältnisse auf Nebenbahnen entwickelt. Bei der BDWM sind heute noch die Bahnhöfe Bremgarten West, Erdmannlistein und Wohlen damit ausgerüstet. Die Anlagen haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Herstellerfirma existiert seit geraumer Zeit nicht mehr; Ersatzteile und Fachleute mit dem notwendigen technischen Know-How sind kaum mehr verfügbar. Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, ist daher ein Ersatz der verbliebenen Asega-Stellwerke durch moderne Sicherungsanlagen notwendig. Vorgesehen ist der Ersatz beim Erdmannlistein 2013/2014, in Wohlen 2014/2015 und in Bremgarten West 2015/2016.

- **Ersatz Streckenfernsteuerung**

Ebenfalls das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hat die relaisbasierte Streckenfernsteuerung der Firma Siemens. Ersatzteile für die Übertragungseinrichtungen werden nicht mehr hergestellt, weswegen sich ein Weiterbetrieb nur mit grossem Aufwand bewerkstelligen liesse. Die Fernsteuerung des Streckenabschnitts Bremgarten - Dietikon soll 2013 modernisiert und auf den weit verbreiteten Typ Iltis umgestellt werden. Mit dem einheitlichen System ist auch der zuverlässige Datenaustausch mit den SBB für die Anschlusssicherung im Verspätungsfall gewährleistet. Die neuen Stellwerke Erdmannlistein, Wohlen und Bremgarten West werden nach ihrer Fertigstellung 2014, 2015 bzw. bis 2016 ebenfalls an die Streckenfernsteuerung angeschlossen.

- **Streckensanierung Bremgarten West - Wohlen**

Zwischen Bremgarten West und Wohlen liegt heute ein Dreischienengleis, auf dem sowohl schmalspurige als auch normalspurige Züge verkehren können. Die S-Bahn-Züge der BDWM sind schmalspurig. Das normalspurige Gleis wird seit der Einstellung der regelmässigen Militärtransporte nur mehr sporadisch genutzt. Die Stabilität von Unter- und Oberbau der Strecke Bremgarten West - Wohlen ist an zahlreichen Stellen beeinträchtigt. Die notwendige

Betriebssicherheit ist derzeit noch gegeben, bedingt aber schon heute erhöhten Unterhaltsaufwand durch häufiges Nachstopfen des Gleises. Die Schienenprofile werden jedoch bis 2017/2018 auf das minimal zulässige Mass abgefahren sein; dann ist ein vollständiger Ersatz des Oberbaus unumgänglich. Ein normalspuriger Betrieb ist zukünftig nicht mehr vorgesehen. Deshalb wird bei der Streckensanierung auf den Neuaufbau der dritten Schiene verzichtet. Kosten für die Projektierung fallen bereits ab 2013 an. Vorbereitungsarbeiten an Bahndamm, Einschnitten und Durchlässen müssen schon 2015 und 2016 begonnen werden. Der grösste Teil, nämlich rund zwei Drittel der Gesamtkosten von 20 Millionen Franken fallen ab 2017 an und wird dann voraussichtlich weitestgehend durch den Bund zu finanzieren sein.

- Streckensanierung Heinrütli - Belvédère

Der Streckenabschnitt zwischen Heinrütli und Belvédère weist eine ungenügende Böschungsverbauung auf, die dem heutigen intensiven Verkehr im 15-Minuten-Takt nicht mehr genügt. Ausserdem entspricht der Abstand zur parallel verlaufenden Kantonsstrasse nicht mehr den heutigen Normen und muss vergrössert werden. Beide Mängel werden sinnvollerweise im Zusammenhang mit der ohnehin fälligen Sanierung des Oberbaus 2014 behoben.

- Periodischer Gleis- und Weichenersatz

Die Bahnstrecke zwischen Wohlen und Dietikon umfasst rund 19 Kilometer Gleis und 50 Weichen. Bei einer Gebrauchsdauer von 25 bis 33 Jahre müssen in einer Vierjahresperiode rund 3 Kilometer Gleis und sechs bis acht Weichen ersetzt werden. Teilweise müssen auch der Unterbau und die Entwässerungsanlagen saniert werden. Der jährliche Mittelbedarf für den Schienenunterhalt variiert aufgrund der Länge der zu sanierenden Abschnitte stark. Die Arbeiten konzentrieren sich innerhalb der Vierjahresperiode auf 2015. Es stehen Weichenersatz Bremgarten, Hammergut und Berikon-Widen an.

- Bahnstromversorgung (Erneuerung und Erweiterung)

Mittelfristig muss aufgrund der steigenden Nachfrage die Transportkapazität erweitert werden. Im Vordergrund steht die Dreifachtraktion der BDWM-Züge in den Hauptverkehrszeiten. Nebst periodischer Erneuerung der Fahrleitungsanlage und der bestehenden Gleichrichteranlagen müssen die Bahnstromversorgung schrittweise mit zusätzlichen Gleichrichtern ausgebaut und die Leistung der Fahrleitungen verstärkt werden. Die Investitionen konzentrieren sich auf 2013 und umfassen insbesondere einen zusätzlichen Gleichrichter in Wohlen und eine neue Fernschaltung der Bahnstromversorgung.

- Diverse Investitionen Netz

Ein zuverlässiger kontinuierlicher Unterhalt aller Signalanlagen, Bahnübergänge, Barrieren, Gleiskontakte und Übertragungsleitungen ist zwingende Voraussetzung für einen sicheren und stabilen Bahnbetrieb. Auch die für den Unterhalt benötigten Werkzeuge, Maschinen und Transportfahrzeuge werden im täglichen Einsatz stark beansprucht und müssen gewartet sowie bei Bedarf ersetzt werden.

- Doppelspur Stoffelbach - Dietikon

Im Stadtgebiet von Dietikon verkehrt die BDWM einspurig, teilweise im Strassenraum und abschnittsweise in der linken Fahrspur. Das führt regelmässig zu gefährlichen Situationen

und Kollisionen mit Personenwagen. Ausserdem treten dadurch häufig Verspätungen und Verspätungsübertragungen zum Gegenzug auf. Um Sicherheit und Zuverlässigkeit markant zu verbessern, ist ab 2017 der Bau einer Doppelspur vorgesehen, damit die Züge als Strassenbahn weitgehend konflikt- und behinderungsfrei verkehren können. Die Umsetzung ist im Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation angemeldet. Für eine termingerechte Umsetzung sind in der Periode 2013–2016 bereits Projektierungsarbeiten im Umfang von jährlich 120'000 Franken nötig.

### 3.2 Darlehensbedarf

Der Darlehensbedarf der BDWM für die Jahre 2013 bis 2016 ergibt sich aus den Netto-Investitionen abzüglich der jährlichen Abschreibungsmittel, die im Rahmen des Bestellverfahrens als Abgeltungen der BDWM zur Verfügung gestellt werden. Da die Sparten Infrastruktur und Personenverkehr getrennt geführt werden, hat die Leistungsvereinbarung keinen Einfluss auf die gemäss ÖVG von den Gemeinden mitfinanzierten Abgeltungen des Personenverkehrs. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben sind die Abschreibungsmittel in erster Linie für den Substanzerhalt der Bahnanlagen zu verwenden. Der Mittelbedarf 2013 bis 2016 für den Substanzerhalt wird durch die Abschreibungsmittel indessen nur zu gut der Hälfte gedeckt. Zurückzuführen ist dies einerseits auf Nachholinvestitionen, die längere Zeit aufgeschoben wurden (z. B. Streckensanierungen und Stellwerksersatz). Andererseits beinhalten nahezu alle Ersatzinvestitionen auch Erweiterungsinvestitionen, die durch angepasste Normen und Vorschriften ausgelöst werden (z. B. Vergrösserung des Strassenabstands oder Verbreiterung der Dammkrone zusätzlich zum blossen Gleisersatz).

*Alle Kosten in 1'000 Franken (gerundet auf 5'000 Franken)*

Mittelfristplan (LV 2013–2016)	2013	2014	2015	2016
Total Netto-Investitionen	8'235	8'695	5'915	7'170
Finanziert über Abschreibungsmittel	-3'820	-4'085	-4'425	-4'600
Total ungedeckter Darlehensbedarf	4'415	4'610	1'490	2'570

**Tabelle 2: Darlehensbedarf 2013–2016**

## 4. Finanzierung

Nach Art. 49 Abs. 1 EBG finanzieren die Besteller (Bund und Kantone) die Eisenbahninfrastruktur der Privatbahnen gemeinsam. Die Anteile bemessen sich nach der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV).

Gestützt auf EBG Art. 56 gewähren Bund und Kantone für die Erstellung und Ergänzung der Eisenbahninfrastruktur von Privatbahnen Beiträge in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen. Mit der Form des Darlehens wird die langfristige Sicherstellung der Investitionen sichergestellt. Die Gewährung des Darlehens wird in einer Leistungsvereinbarung geregelt.

*Alle Kosten in 1'000 Franken (gerundet auf 5'000 Franken)*

Beteiligung Bund / Kanton		2013	2014	2015	2016	Gesamt
Investitionsdarlehen Anteil Bund	26%	1'130	1'180	380	660	3'350
Investitionsdarlehen Anteil Kanton AG	58%	2'580	2'690	870	1'500	7'640
Investitionsdarlehen Anteil Kanton ZH	16%	705	740	240	410	2'095
Total Investitionsdarlehen		4'415	4'610	1'490	2'570	13'085

**Tabelle 3: Beteiligung Bund / Kanton 2013–2016**

Für alle Investitionen in die Strecke Wohlen - Dietikon gehen gemäss Vertrag zwischen den Kantonen Aargau und Zürich 80 % zulasten des Kantons Aargau und 20 % zulasten des Kantons Zürich - unabhängig auf wessen Kantonsgebiet ein konkretes Vorhaben umgesetzt wird. Der Bund leistet jeweils einen Beitrag an die Kantonsanteile und setzt diese mindestens alle vier Jahre neu fest. Ende 2011 hat der Bundesrat die neu berechneten Kantonsanteile beschlossen: unverändert hat der Kanton Aargau einen Anteil von 73 %, der Kanton Zürich einen von 80 % zu übernehmen. Daraus ergeben sich die effektiven Anteile für den Kanton Aargau von 58 % (= 80 % \* 73 %) und für den Kanton Zürich von 16 % (=20 % \* 80 %).

Die Anteile des Bundes und der Kantone werden der BDWM in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens gewährt. Derjenige des Kantons wird als Grosskredit aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert. Das Darlehen wird in der Staatsrechnung als Eventualguthaben geführt. Die Höhe des Kredits ist als Kostendach ohne Indexierung zu verstehen, da der Bund eine Nachverhandlung der Leistungsvereinbarung mit Erhöhung des Finanzrahmens ausschliesst.

Der normalspurige Streckenabschnitt Wohlen - Villmergen ist nicht Gegenstand dieser Kreditvorlage, da dort für die Periode 2013–2016 keine Investitionen vorgesehen sind. Der laufende Unterhalt ist durch die Abschreibungsmittel gedeckt.

#### **4.1 Rechtsgrundlagen**

Das eidgenössische Eisenbahngesetz schreibt eine gemeinsame Finanzierung der Infrastruktur vor und regelt in einer Verordnung die Anteile der Kantone.

Die kantonale Rechtsgrundlage für die Gewährung eines Darlehens zur Finanzierung der Leistungsvereinbarung ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) verankert. Gemäss § 2 Abs. 1 ÖVG sind die Infrastrukturen mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem technischen Zustand zu erhalten. Der Kanton erbringt seine Leistungen in Form von Abgeltungen, Kapitalbeteiligungen, Beiträgen oder Darlehen (§ 10 ÖVG).

## **5. Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit der BDWM**

### **5.1 Zweck und Vorgaben**

Die Leistungsvereinbarung legt die Infrastrukturfinanzierung der BDWM und die zu erbringenden Leistungen für die nächsten vier Jahre verbindlich fest. Die Mittelfristplanung und der Investitionsplan für vier Jahre ist bindend. Weiter werden die qualitativen und quantitativen Ziele vorgegeben:

- Gewährleisten eines hohen Sicherheitsniveaus
- Gewährleisten der Leistungsfähigkeit des Netzes
- Optimale Nutzung der Kapazitäten
- Verbessern der Interoperabilität (Vereinheitlichung der Standards)
- Erhöhen der Produktivität

Die Vereinbarung definiert im Detail, welche Leistungen von Bund und Kanton bestellt werden; nicht bestellte sind abgegrenzt. Für die definierten Leistungen verpflichten sich die Besteller, vorbehaltlich der Genehmigung der jährlichen Voranschläge, die vereinbarten Mittel zur Verfügung zu stellen.

### **5.2 Controlling der Infrastrukturfinanzierung**

Mit der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) hat der Bund die rechtliche Grundlage zum Controlling (Steuerung) der Infrastrukturfinanzierung geschaffen. Das Controlling soll einen effektiven und effizienten Einsatz der gewährten Mittel sicherstellen. Die Federführung liegt beim Bundesamt für Verkehr. Der Einbezug des Kantons ist gewährleistet.

Als Grundlage für das Controlling hat die BDWM periodisch über den Stand der Zielerreichung und den Projektfortschritt der einzelnen Vorhaben Bericht zu erstatten. Dieser erfolgt durch regelmässige Aussprachen, einen Zwischenbericht per 30. Juni und einen Jahresbericht per 31. Dezember.

Abweichungen zu den vereinbarten Zielen und Leistungen müssen durch die BDWM begründet werden. Zeichnen sich negative Kostenentwicklungen bei einem Vorhaben ab, ist die BDWM zu Ausgleichsmassnahmen verpflichtet. Mehrkosten müssen innerhalb der gewährten Mittel kompensiert werden. Eine Erhöhung der Mittel schliesst das BAV aus. Bei ungenügenden Massnahmen behält sich das BAV vor, weitergehende Massnahmen anzuordnen.

Bei Zielabweichungen kann das BAV gestützt auf Art. 22 Abs. 4 KFEV organisatorische oder finanzielle Sanktionen anordnen. Insbesondere müssen Änderungen des Investitionsprogramms durch die Besteller (Bund und Kantone) genehmigt werden. Eine Nachverhandlung des finanziellen Rahmens der Leistungsvereinbarung ist ausgeschlossen.

### 5.3 Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Im Aufgaben- und Finanzplan 2012–2015 sind für die Vorhaben der BDWM in verschiedenen Kleinkrediten und einem Grosskredit (Gleissanierung Wohlen-Bremgarten) folgende Mittel eingestellt:

AFP-Positionen / Finanzbedarf in 1'000 Franken	AFP 2012–2015				Plan 2016
	Budget 2012	Plan / Budget 2013	Plan 2014	Plan 2015	
Geplanter Nettoaufwand Klein- und Grosskredite gemäss AFP 2012–2015	-280	-1'850	-2'700	-3'550	
Finanzbedarf gemäss Investitionsprogramm (Leistungsvereinbarung BDWM 2013–2016)		-2'580	-2'690	-870	-1'500 <sup>(1)</sup>
Abweichung zum AFP 2012–2015	280	-730	10	2'680	

**Tabelle 4:** Vergleich Finanzbedarf mit AFP 2012–2015;  
<sup>(1)</sup> Jahrestabelle 2016 ist Gegenstand des AFP 2013–2016

Für die Leistungsvereinbarung werden die geplanten Aufwendungen im AFP 2013–2016 in einem Grosskredit zusammengefasst und an den Finanzbedarf angepasst.

### 5.4 Zuständigkeit und Ausgabenreferendum

Der Grosse Rat beschliesst gemäss § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF; SAR 612.100) über den Grosskredit aufgrund einer besonderen Vorlage, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken oder jährlich wiederkehrend den Betrag von 500'000 Franken übersteigt. Ersteres trifft auf das vorliegende Globalkreditbegehren zu.

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung (KV) und § 20 Abs. 3 GAF. Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht. Da der Grosskredit für die einmalige neue Ausgabe netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 20 Abs. 4 GAF verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird die absolute Mehrheit verfehlt, ist der Globalkredit abgelehnt.

## 6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Die Streckensanierung Wohlen - Bremgarten mit Doppelspurabschnitt (Kreuzungsstation) Erdmannliststein ist in dem vom Grossen Rat am 28. August 2007 beschlossenen Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr als mittelfristige Massnahme enthalten. Für die mittelfristigen Massnahmen weist das Mehrjahresprogramm im Zeitraum von 2012 bis 2017 einen Mit-

telbedarf von 10,4 Millionen Franken aus. Dies entspricht durchschnittlich rund 1,7 Millionen Franken pro Jahr.

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

Der zuverlässige und sichere Betrieb der Bremgarten-Dietikon-Bahn ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Mutschellen. Die BDWM sichert die Erschliessung und die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag, um die wachsende Mobilitätsnachfrage in ihrem Einzugsgebiet zu bewältigen. Ohne den Erhalt der bestehenden Infrastruktur und den gezielten Ausbau für einen stabilen Betrieb und zur Erhöhung der Transportkapazität wird das Mobilitätswachstum verstärkt auf der Strasse stattfinden und den Verkehrsdruck auf den ohnehin schon stark belasteten Verkehrsachsen in der Agglomeration verschärfen.

## **8. Weiteres Vorgehen**

Der Bund sieht vor, die Leistungsvereinbarungen 2013–2016 mit den Privatbahnen im Januar 2013 abzuschliessen. Da auf diesen Zeitpunkt davon ausgegangen werden muss, dass das Referendum zum Kreditbeschluss noch hängig ist, wird die Leistungsvereinbarung vorbehältlich des rechtskräftigen Beschlusses abgeschlossen. Die Mittel stehen der Privatbahn auch erst ab diesem Zeitpunkt zur Verfügung.

*Zum Antrag:*

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

*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.*

### **Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat:**

1.

Zur Finanzierung des Infrastruktur-Investitionsprogramms der BDWM in den Jahren 2013 bis 2016 wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von 7,64 Millionen Franken beschlossen. Der Kredit wird in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens gewährt.

2.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, mit dem Bund (vertreten durch das Bundesamt für Verkehr) und der BDWM Transport AG eine Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016 abzuschliessen. Die jährlichen Zahlungen unterstehen dem Vorbehalt des jeweiligen Voranschlags.