

S-Bahn Aargau 2016 ff; Zustimmung zum Angebotskonzept; Bewilligung Grosskredit

Detailbeschreibung der einzelnen Infrastrukturelemente sowie Zusammenstellung der detaillierten Kostenteilung SBB–Kanton–Gemeinden



Inhaltsverzeichnis

1	Infrastrukturelemente Zofingen–Olten–Aarau–Turgi/Lenzburg.....	3
1.1	Wendegleis und Publikumsanlagen Bahnhof Zofingen	3
1.2	Temporäres Wendegleis Wöschnau	4
2	Infrastrukturelemente Zürich–Heitersberg–Freiamt/Aarau und Brugg–Muri.....	5
2.1	Projekt Mägenwil	6
2.2	Projekt Othmarsingen	7
2.3	Projekt Wohlen	10
2.4	Projekt Boswil-Bünzen.....	11
2.5	Projekt Muri	13
3	Infrastrukturelemente Nationalbahn Lenzburg–Zofingen.....	15
3.1	Übergeordnete Projektelemente	15
3.2	Automatisierung und Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Safenwil.....	16
3.3	Perronerhöhung Haltestelle Kölliken Oberdorf	18
3.4	Automatisierung und Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Kölliken.....	19
3.5	Verlängerung Kreuzungsgleise in Kölliken.....	20
3.6	Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Hunzenschwil	21
3.7	Verlängerung Kreuzungsgleise in Hunzenschwil	23
4	Verlegung Haltestelle Küngoldingen	23

1. Infrastrukturelemente Zofingen–Olten–Aarau–Turgi/Lenzburg

1.1 Wendegleis und Publikumsanlagen Bahnhof Zofingen

Mit dem neuen Angebotskonzept wird die S29 Turgi–Aarau im 30-Min.-Takt weiter nach Olten–Zofingen geführt. Während in der einen halben Stunde ein Zug als S8 nach Sursee weitergeführt wird, wendet der zweite Zug in der anderen halben Stunde in Zofingen. Da die S28 (Nationalbahn) ebenfalls in Zofingen wendet, wird eine zusätzliche Perronkante benötigt. Als zweckmässige Lösung erweist sich der Bau einer neuen Endhaltestelle für die Nationalbahn und das Wenden der S29 in Gleis 1.

Für die neue Endhaltestelle der Nationalbahn wird das bestehende Rangier- und Abstellgleis bis zur Henzmannunterführung verlängert und die bestehende Fahrleitung angepasst. Da heute nur Rangierfahrten in dieses Gleis möglich sind, muss das neue Perrongleis als Zugfahrstrasse in das Stellwerk eingebunden werden. Der neue, 120 Meter lange, behindertengerechte Aussenperron wird nach dem SBB-Standard möbliert und auf der gesamten Länge mit Beleuchtungskandelabern ausgerüstet. Im Bereich des Perronzugangs wird ein überdachter Wartebereich erstellt.

Die Perronanlagen entsprechen nicht den Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz, deshalb wird der Perron am Gleis 1 auf einer Länge von 170 Meter auf 55 Zentimeter über Schienenkanten angehoben. Damit wird für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck ein stufenfreies Eintreten in die niederflurigen Wagen ermöglicht. Zurzeit läuft bei den SBB eine Studie zur Erhöhung des Mittelperrons Gleis 2/3. Dieses Projekt ist aber nicht Bestandteil dieser Vorlage. Der genaue Ausführungszeitpunkt ist noch nicht festgelegt.

Als Ersatz für die bestehende Veloabstellanlage im Bereich des Aussenperrons wird die Veloabstellanlage beim ehemaligen Postgebäude mit doppelstöckigen Veloständern erweitert.

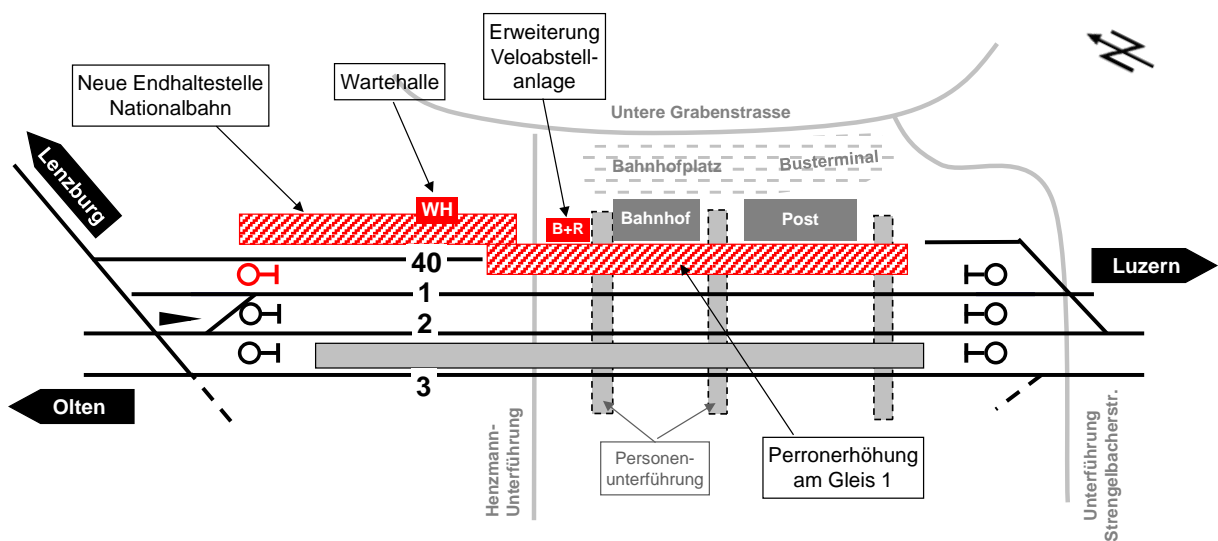


Abbildung 1: Schematischer Situationsplan Bahnhof Zofingen

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Zofingen

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Publikumsanlagen (neuer Aussenperron, Perronerhöhung am Gleis 1)	3'810	20%	760	40%	1'525	40%	1'525	
Bike+Ride-Anlagen	210	-	-	67%	140	33%	70	
Stellwerkanpassung	1'815	33%	605	33%	605	33%	605	
Total Bahnhof Zofingen	5'835	23%	1'365	39%	2'270	38%	2'200	

Erläuterungen

- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden mit dem behindertengerechten Perron am Gleis 1 deutlich aufgewertet. Für die Einführung des neuen Angebots sind der Bau der neuen Endhaltestelle und die Anpassung des Stellwerks für die neue Fahrstrasse erforderlich. Der Bau der neuen Endhaltestelle und die Komfortsteigerung der Publikumsanlagen erfolgen im Interesse des Kantons und der Stadt Zofingen. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen.
- Die Veloabstellanlage (Bike+Ride) am Bahnhof dient der Bevölkerung der Gemeinde Zofingen. Die SBB beteiligen sich (Ausnahme: grosse Abstellanlagen an grossen Bahnhöfen) nicht an den Investitionskosten. Gemäss Praxis fördert der Kanton das Angebot an Veloabstellplätzen mit einem Investitionsbeitrag von 33 %.

1.2 Temporäres Wendegleis Wöschnau

Da im Bahnhof Aarau keine weiteren Züge mehr wenden können, wird für die Einführung des 30-Min.-Takts auf der S3 ab Dezember 2017 in den Spitzenzeiten ein Wendegleis westlich von Aarau benötigt. Dieses Wendegleis hat nur eine temporäre Funktion und wird im Zusammenhang mit der bahntechnischen Ausrüstung des Eppenbergtunnels zurückgebaut. Nach der Inbetriebnahme des gesamten Vierspursystems Aarau–Olten ist das Wenden im Rangierbahnhof Däniken möglich.

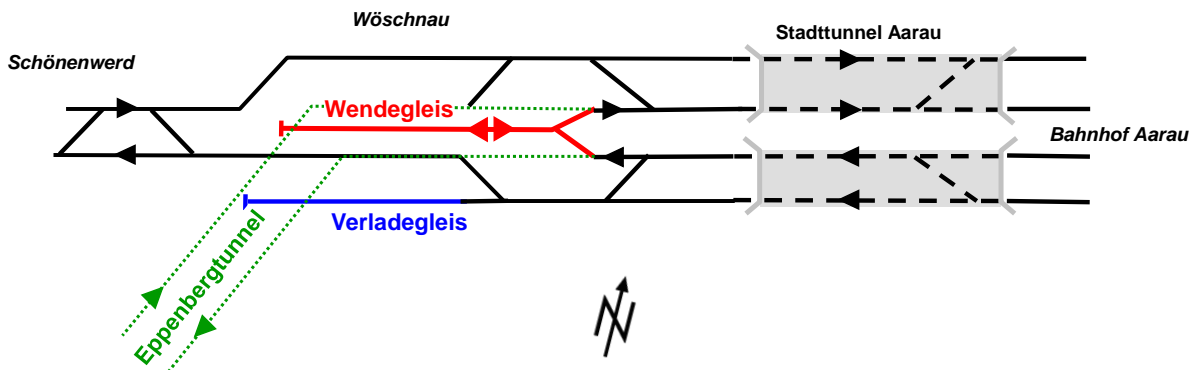


Abbildung 2: Schematischer Situationsplan Wendegleis Wöschnau

Das Wendegleis ist ein Nebenprodukt der Bauphasen für das Verknüpfungsbauwerk des Eppenbergtunnels in der Wöschnau westlich von Aarau. Für die Erstellung des Verknüpfungsbauwerks müssen die Stammgleise für die später dazwischen liegenden Gleise der Eppenberglinie aufgespreizt werden. Für die Zeit bis zur bahntechnischen Ausrüstung des Tunnels kann dort ein Wendegleis von 320 Meter Länge gelegt werden. Diese Lage ist ideal, da vom Bahnhof Aarau über Zufahrstrassen ohne Abkreuzen ins Wendegleis eingefahren und wieder in Richtung Bahnhof ausgefahren werden kann. Für den sicheren Führerstandwechsel des Lokführers muss das Wendegleis mit einem Gehweg und seitlichem Zaun ausgerüstet sein.

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler temporäres Wendegleis Wöschnau

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Wendegleis Wöschnau	3'100	-	-	100%	3'100	

Erläuterungen

- Die Kosten für das Wendegleis sind vollständig durch den Kanton zu finanzieren. Eine Beteiligung der SBB kommt nicht in Betracht, da weder im Projekt des Vierspurausbaus Aarau–Olten noch in der Leistungsvereinbarung Mittel dafür vorgesehen sind. Vom Wendegleis profitiert vor allem der Kanton durch die zeitlich vorgezogene Einführung des 30-Min.-Takts auf der S3 in den Spitzenzeiten bereits ab Dezember 2017.
- Zu würdigen ist, dass die SBB Hand für eine möglichst kostengünstige Lösung bieten und das Wendegleis an verschiedenen Synergieeffekten partizipieren kann (z. B. Nutzung der künftigen Fahrleitungsjoche, Unterbau des späteren Streckengleises etc.).

2. Infrastrukturelemente Zürich–Heitersberg–Freiamt/Aarau und Brugg–Muri

Die SBB und der Kanton Aargau haben gemeinsam die Projektierungsarbeiten für die Infrastrukturausbauten ausgelöst. Einerseits müssen Gleis- und Perronanlagen für den Einsatz längerer Züge angepasst werden. Andererseits sollen gleichzeitig auch die Publikumsanlagen modernisiert und an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden. Zudem bedingt das Angebotskonzept in Othmarsingen eine schnelle Weichenverbindung und in Muri ein Wendegleis. So weit wie möglich sollen Synergien mit den ohnehin anstehenden Erneuerungen genutzt werden, denn es stehen auch umfangreiche Substanzerhaltungsmassnahmen an Schienen und Weichen an. Insgesamt werden entlang des Korridors Aarau / Freiamt–Heitersberg–Zürich Investitionen in der Höhe von rund 96 Millionen Franken getätigt.

2.1 Projekt Mägenwil

Im Bahnhof Mägenwil wird der Mittelperron verlängert und modernisiert sowie ein barrierefreier Zugang entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt. Der Zugang zu den Zügen wird für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck neu durch Lifte sichergestellt. Der Lift vom Bahnhofvorplatz in die Personenunterführung kommt neben die bestehende Treppe zu stehen. Der Lift von der Unterführung auf den Perron, zwischen den Gleisen 3 und 4, wird anstelle einer der beiden Treppenaufgänge eingebaut und die verbleibende Treppe zum Perron verbreitert.

Der Mittelperron wird für die zukünftige Zuglänge der S11 um 100 m verlängert und auf der ganzen Länge auf 55 cm über Schienenoberkante erhöht, was ein stufenfreies Eintreten in die niederflurigen Wagen ermöglicht. Die bestehenden Hilfstritte an den Perronkanten werden entfernt. Ausserdem wird der Perron gegen Norden leicht verbreitert, um den vorschrittmässigen Sicherheitsabstand zwischen der Perronkante und dem Treppenzugang zu erreichen. Der Perron wird mit einer neuen Wartehalle und einer neuen Beleuchtung ausgestattet. Taktile Sicherheitslinien leiten Sehbehinderte einfach innerhalb des sicheren Perronbereichs. Die Verbreiterung des Perrons bedingt, dass auch das ganze Gleis 4 leicht nach Norden verschoben werden muss, was im Rahmen der ohnehin fälligen Gleiserneuerung vorzunehmen ist.

Zur Einführung des durchgehenden 30-Min.-Takts auf der S3/S11 haben die SBB vom Bundesamt für Verkehr den Auftrag erhalten, eine Studie für eine Verbindungsschleife Birr-Mägenwil auszuarbeiten. Diese Verbindungslinie sowie die damit notwendigen Anpassungen im Bahnhof Mägenwil sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Die Aufwärtskompatibilität wird jedoch sichergestellt.

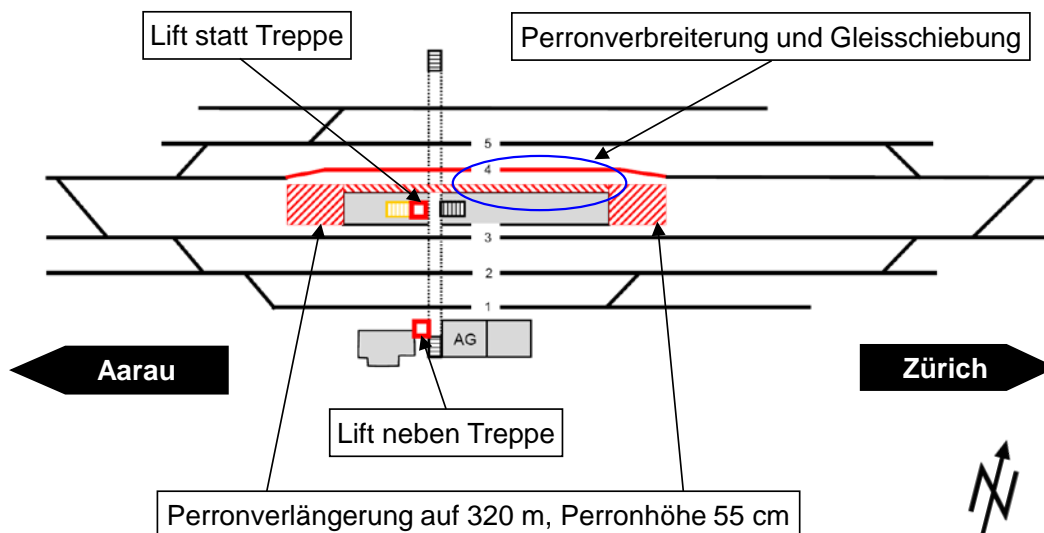


Abbildung 3: Schematischer Situationsplan Bahnhof Mägenwil

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Mägenwil

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt / Anpassung an Vorschriften (EBG)	16'435	100%	16'435	-	-	-	-	
Perronverlängerung	1'680	50%	840	-	-	50%	840	
Publikumsanlagen	1'360	50%	680	25%	340	25%	340	
Total Bahnhof Mägenwil	19'475	92%	17'955	2%	340	6%	1'180	

Erläuterungen

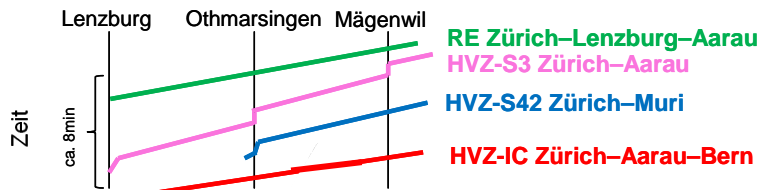
- Die Kosten für den Substanzerhalt und die Anpassung der bestehenden Perronanlage an die aktuellen Vorschriften von 16,4 Millionen Franken (rund 84 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden.
- Erweiterungsinvestitionen in die Bahninfrastruktur, die der Ausbau des Verkehrsangebots erfordert, werden zwischen SBB und Kanton zu je 50 % geteilt. Dies betrifft die Perronverlängerung für den Einsatz längerer Züge auf der zukünftigen S11.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden durch die behindertengerechte Gestaltung deutlich aufgewertet. Diese Komfortsteigerung erfolgt im Sinne des Kantons und der Gemeinde Mägenwil. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen. Diese Kostenteilung entspricht der langjährigen Praxis bei vergleichbaren Projekten (z. B. Bahnhofausbauten für Regio-S-Bahn Basel im Fricktal; Stationsausbauten Bad Zurzach, Koblenz und Döttingen).

2.2 Projekt Othmarsingen

2.2.1 Schnelle Weichenverbindungen in Othmarsingen

Die Fahrplanlage der S42 befindet sich in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) neu zwischen den HVZ-S11 Zürich–Aarau und den HVZ-IC Zürich–Aarau–Bern. Detaillierte Fahrplananalysen der SBB zeigten, dass mit einem schnellen Spurwechsel kurz vor Othmarsingen in Fahrtrichtung Aarau, die S42 ohne Konflikte mit dem Gegenverkehr Lenzburg–Zürich von den Heitersberg-Gleisen abfahren kann und der nachfolgende IC Bern–Aarau–Zürich nicht behindert wird.

S-Bahnlinie S42 zur Hauptverkehrszeit (HVZ): In Killwangen trassiert vor schnellen HVZ-Zügen Zürich–Aarau–Bern



Schnelle Weichenverbindung im Weichenkopf Ost des Bahnhofes Othmarsingen ermöglicht eine rasche Gleisfreilegung der Ost–West Achse für Folgezüge.

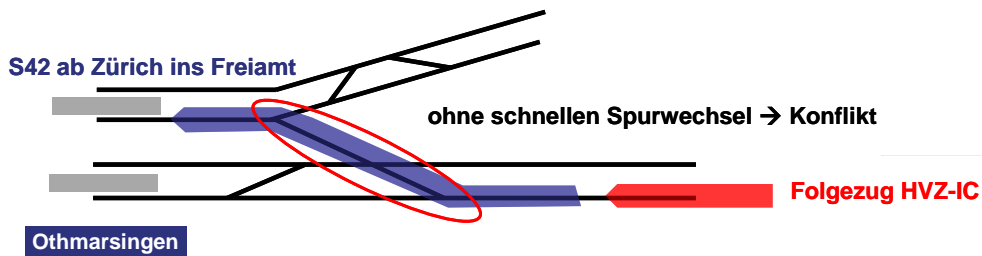


Abbildung 4: Zugfolge in Othmarsingen

2.2.2 Publikumsanlagen

Am Bahnhof Othmarsingen werden die beiden Mittelperrons verlängert und modernisiert sowie ein barrierefreier Zugang entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt.

Der Zugang zu den Zügen wird für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck neu durch eine Rampe und Lifte sichergestellt. Anstelle der heutigen Treppe wird eine Rampe vom Bahnhofvorplatz in die Personenunterführung erstellt. Von der Unterführung auf die Perrons an den Gleisen 2/3 und 4/5 wird anstelle einer der beiden Treppenaufgänge je ein Lift eingebaut. Die bestehende Unterführung genügt den Anforderungen und wird belassen, vorgesehen ist jedoch eine farbliche Auffrischung.

Der Mittelperron zwischen den Gleisen 2 und 3 wird für die zukünftige Zuglänge der S11 um rund 150 m verlängert, der Mittelperron zwischen den Gleisen 4 und 5 für die Zuglänge der Direktzüge Freiamt–Zürich um rund 70 m verlängert. Beide Perrons werden auf der ganzen Länge auf 55 cm über Schienenoberkante erhöht, was ein stufenfreies Eintreten in die niederflurigen Wagen ermöglicht. Die bestehenden Hilfstritte an den Perronkanten werden entfernt und die Perrons je mit einer neuen Wartehalle und einer neuen Beleuchtung ausgestattet. Taktile Sicherheitslinien leiten Sehbehinderte einfach innerhalb des sicheren Perronbereichs.

Vorgesehen sind auf Wunsch der Gemeinde ebenso Verbesserungen an der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage sowie der Neubau einer WC-Anlage. Die SBB werden das Dienstgebäude

mit dem bestehenden WC und den Güterschuppen am Bahnhof Othmarsingen abbrechen. In diesem Zusammenhang kann die heutige Park+Ride-Anlage auf rund 50 Parkplätze erweitert und eine neue, moderne WC-Anlage erstellt werden. Die heutigen rund 40 veralteten Abstellplätze für Zweiräder werden durch moderne Fahrradständer mit Abschiessvorrichtung ersetzt.

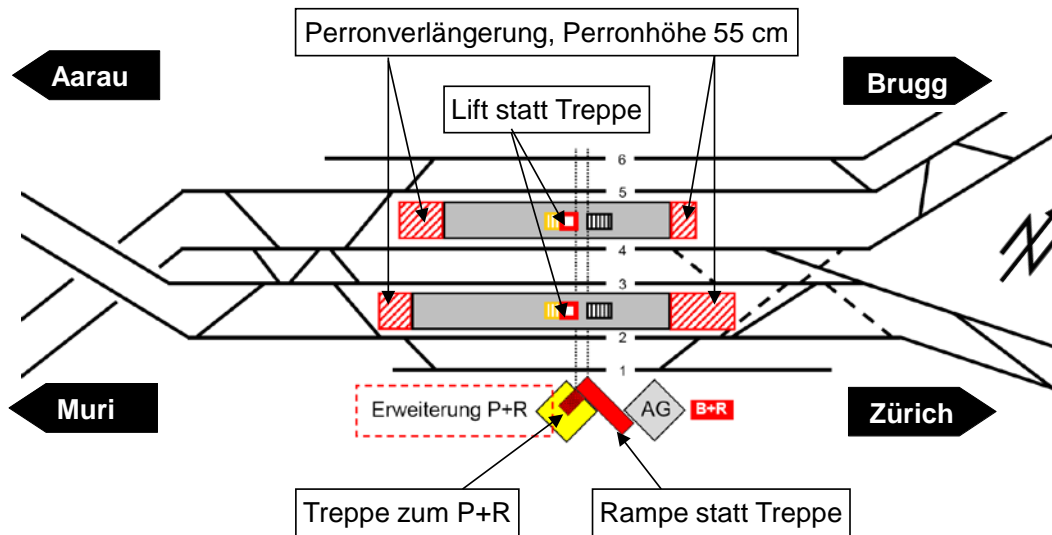


Abbildung 5: Schematischer Situationsplan Bahnhof Othmarsingen

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Othmarsingen

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt / Anpassung an Vorschriften (EBG)	9'125	100%	9'125	-	-	-	-	
Perronverlängerung	2'320	50%	1'160	-	-	50%	1'160	
Publikumsanlagen	2'080	50%	1'040	25%	520	25%	520	
Schnelle Einfahrt Weichenkopf Ost	6'620	50%	3'310	-	-	50%	3'310	
Zugang zur Bahn (P+R, B+R, WC)	210	26%	55	57%	120	17%	35	
Total Bahnhof Othmarsingen	20'355	72%	14'690	3%	640	25%	5'025	

Erläuterungen

- Die Kosten für den Substanzerhalt und die Anpassung der bestehenden Perronanlage an die aktuellen Vorschriften von 9,1 Millionen Franken (rund 45 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden.
- Erweiterungsinvestitionen in die Bahninfrastruktur, die der Ausbau des Verkehrsangebots erfordert, werden zwischen SBB und Kanton zu je 50 % geteilt. Dies betrifft die Perronverlängerung für den Einsatz längerer Züge auf den Direktzügen ins Freiamt und bei der zukünftigen S11 sowie den Umbau der Weichenverbindungen Seite Mägenwil für eine schnellere Einfahrt der Direktzüge Zürich–Freiamt ins Gleis 4.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden durch die behindertengerechte Gestaltung deutlich aufgewertet. Diese Komfortsteigerung erfolgt im Sinne des Kantons und der Gemeinde Othmarsingen. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden

die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen. Diese Kostenteilung entspricht der langjährigen Praxis bei vergleichbaren Projekten (z. B. Bahnhofausbauten für Regio-S-Bahn Basel im Fricktal; Stationsausbauten Bad Zurzach, Koblenz und Döttingen).

- Die WC-Anlage am Bahnhof dient der Bevölkerung der Gemeinde Othmarsingen und weiteren Reisenden, die in Othmarsingen ein- und aussteigen. Die SBB haben einen maximalen Interessenbeitrag von 50 % an den Investitionskosten in Aussicht gestellt.
- Die Veloabstellanlage (Bike+Ride) am Bahnhof dient der Bevölkerung der Gemeinde Othmarsingen. Die SBB beteiligen sich (mit Ausnahme von Abstellanlagen an den grossen Bahnhöfen) nicht an den Investitionskosten. Gemäss Praxis fördert der Kanton das Angebot an Veloabstellplätzen mit einem Investitionsbeitrag von 33 %. Für den Betrieb und den Unterhalt der Anlagen ist die Gemeinde zuständig.
- Die Gemeinde Othmarsingen hat dem Kostenanteil der Gemeinde noch nicht zugestimmt. Inwieweit sämtliche Verbesserungen am Bahnhof Othmarsingen umgesetzt werden können, hängt von den noch laufenden Verhandlungen mit der Gemeinde ab.

2.3 Projekt Wohlen

Der Mittelperron zwischen den Gleisen 2 und 3 weist eine ausreichende Länge auf und muss nicht verlängert werden. Der behindertengerechte Zugang ist mit den bestehenden Rampen erfüllt. Hingegen ist der stufenfreie Einstieg in die niederflurigen Wagen nicht möglich, und die vorschriftsmässigen Sicherheitsabstände auf dem Mittelperron werden deutlich unterschritten.

Damit der Mittelperron auf 55 cm über Schienenoberkante angehoben und die Sicherheitsabstände mit einem breiteren Perron erreicht werden, sind die Gleise 1, 2 und 3 zu verschieben. Um das Gleis 1 zu schieben, müssen die Kante und das Dach des Perrons beim Aufnahmegebäude angepasst werden. Mit der Erhöhung des Mittelperrons wird gleichzeitig die Möblierung erneuert.

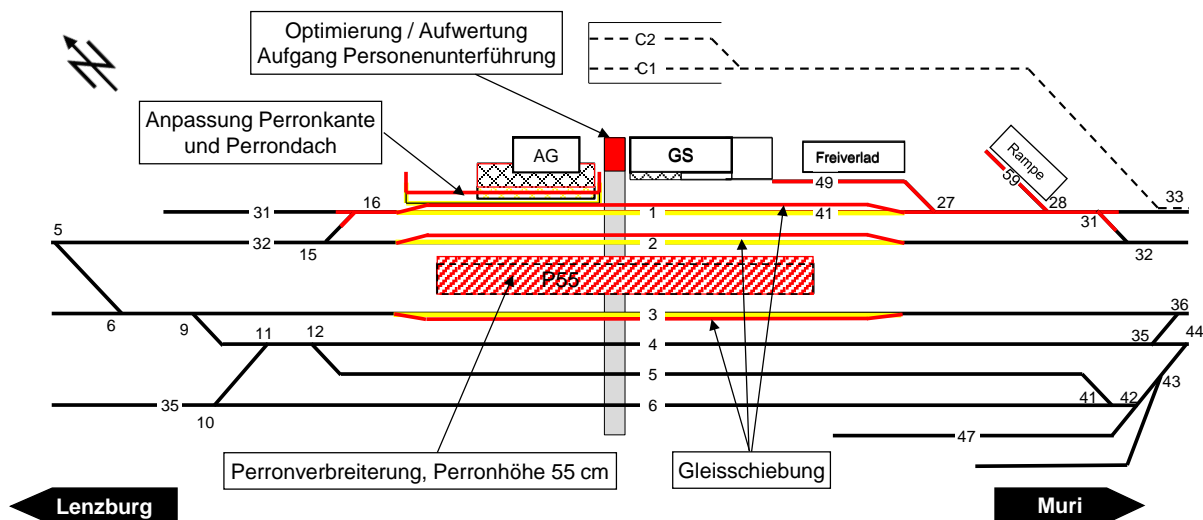


Abbildung 6: Schematischer Situationsplan Bahnhof Wohlen

Im Weiteren werden im Bahnhof Wohlen diverse Substanzerhaltungsmassnahmen an Gleisen und Weichen ausgeführt.

Auf der Seite des Bahnhofplatzes ist vorgesehen, den Aufgang aus der Personenunterführung zu optimieren und aufzuwerten. Die Ausgestaltung erfolgt in Abhängigkeit mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofplatzes Wohlen. Dieses Projekt ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms Aargau Ost (2. Generation).

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Wohlen

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt / Anpassung an Vorschriften (EBG)	9'345	100%	9'345	-	-	-	-	
Anpassung Personenunterführung	780	50%	390	25%	195	25%	195	
Total Bahnhof Wohlen	10'125	96%	9'735	2%	195	2%	195	

Erläuterungen

- Die Kosten für den Substanzerhalt und die Anpassung der bestehenden Perronanlage an die aktuellen Vorschriften von 9,3 Millionen Franken (rund 92 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden.
- Die Anpassung der Personenunterführung dient einerseits dem Zugang zur Bahn (SBB) wie auch den Umsteigenden. Die Verbesserungen erfolgen im Sinne des Kantons und der Gemeinde Wohlen. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen. Diese Kostenteilung entspricht der langjährigen Praxis bei vergleichbaren Projekten. Offen ist, ob dieser Projektteil im Rahmen des SBB-Projekts oder später mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes umgesetzt wird.

2.4 Projekt Boswil-Bünzen

Am Bahnhof Boswil-Bünzen wird der Mittelperron verlängert und modernisiert sowie ein barrierefreier Zugang entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt. Der Zugang zu den Zügen wird für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Gepäck neu durch einen Lift und eine Rampe sichergestellt. Die bestehende Treppe beim Aufnahmegebäude in die Personenunterführung wird leicht verschoben und zusätzlich ein Lift eingebaut. Von der Unterführung auf den Perron zwischen den Gleisen 1 und 2 wird anstelle des Treppenaufgangs eine Rampe erstellt. Die bestehende Unterführung genügt den Anforderungen und wird belassen, vorgesehen ist jedoch eine farbliche Auffrischung.

Der Mittelperron wird für die Zuglänge der Direktzüge Freiamt–Zürich um rund 25 m verlängert. Der Perron wird auf der ganzen Länge auf 55 cm über Schienenoberkante erhöht, was ein stufenfreies Eintreten in die niederflurigen Wagen der S26 ermöglicht. Ausgestattet wird der Perron mit neuer Wartehalle und neuer Beleuchtung. Taktile Sicherheitslinien leiten Sehbehinderte einfach innerhalb des sicheren Perronbereichs.

Während der Bauphase erfolgt der Ein- und Ausstieg über ein Perronprovisorium vor dem Güterschuppen.

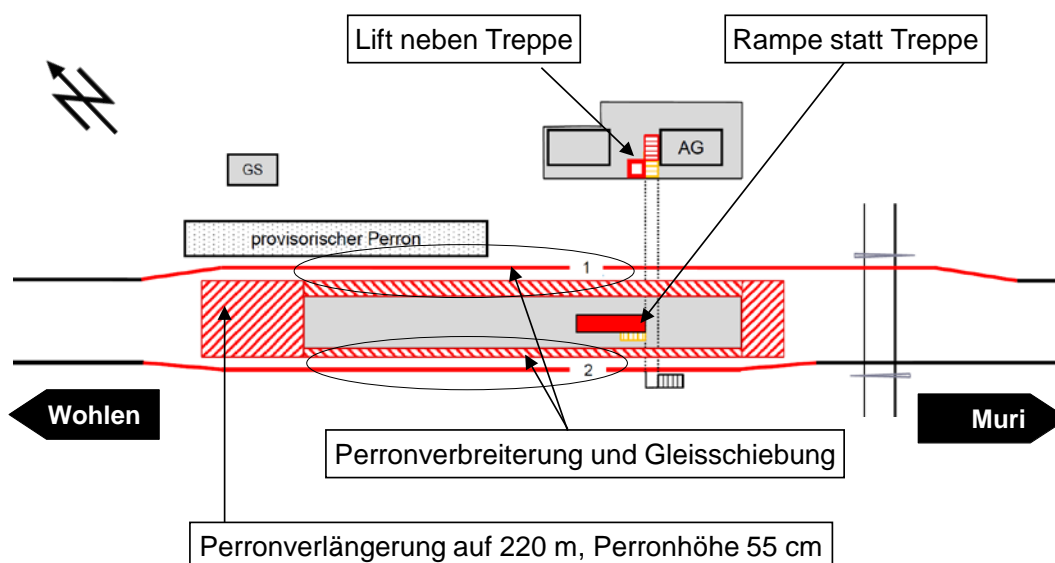


Abbildung 7: Schematischer Situationsplan Bahnhof Boswil-Bünzen

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Boswil-Bünzen

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt / Anpassung an Vorschriften (EBG)	6'230	100%	6'230	-	-	-	-	
Perronverlängerung	770	50%	385	-	-	50%	385	
Publikumsanlagen	1'860	50%	930	25%	465	25%	465	
Total Bahnhof Boswil-Bünzen	8'860	85%	7'545	5%	465	10%	850	

Erläuterungen

- Die Kosten für den Substanzerhalt und die Anpassung der bestehenden Perronanlage an die aktuellen Vorschriften von 6,2 Millionen Franken (rund 70 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden.
- Erweiterungsinvestitionen in die Bahninfrastruktur, die der Ausbau des Verkehrsangebots erfordert, werden zwischen SBB und Kanton zu je 50 % geteilt. Das betrifft die Perronverlängerung für den Einsatz längerer Züge auf den Direktzügen ins Freiamt.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden durch die behindertengerechte Gestaltung deutlich aufgewertet. Diese Komfortsteigerung erfolgt im Sinne des Kantons sowie der Gemeinden Boswil und Bünzen. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % vom Kanton und den Standortgemeinden getragen. Diese Kostenteilung entspricht der langjährigen Praxis bei vergleichbaren Projekten (z. B. Bahnhofsusbauten für Regio-S-Bahn Basel im Fricktal; Stationsusbauten Bad Zurzach, Koblenz und Döttingen).

- Die beiden Gemeinderäte Boswil und Bünzen haben sich dahingehend verständigt, dass der Gemeindeanteil von 465'000 Franken im Verhältnis der Einwohnerzahlen per 31. Dezember 2012 aufgeteilt wird:

Verteilschlüssel Gemeinden	Einwohner/innen		Gemeindeanteil	
	%	Anzahl	%	Franken
Anteil Boswil	72%	2'547	72%	332'600
Anteil Bünzen	28%	1'014	28%	132'400
Gemeindeanteil gesamt	100%	3'561	100%	465'000

Tabelle 2: Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden Boswil und Bünzen

2.5 Projekt Muri

Mit der Erweiterung des Angebots werden künftig drei S-Bahn-Linien (S26, S25 und S42) in Muri. Bereits mit den heute in Gleis 3 wendenden Zügen (nur Hauptverkehrszeit) bestehen Konflikte mit dem Gütertransitverkehr. Spätestens auf die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels kann das Wenden in Gleis 3 nur noch abgewickelt werden, wenn der Transitgüterverkehr die Züge in Gleis 2 umfahren kann. Neu wird deshalb das Gleis 2 zum Transitgleis umfunktioniert. Das Gleis 3 wird nur noch von Personenzügen befahren. Das Wenden erfolgt mit konfliktfreien Ein- und Ausfahrten.

Dies erfordert umfangreiche Massnahmen an den Gleisanlagen und Weichen sowie den Ersatz der Stellwerkanlagen und die Realisierung zusätzlicher Spurwechsel. Gleichzeitig werden diverse Substanzerhaltungsmassnahmen und Anpassungen an die verschärften Vorschriften (Sicherheitsabstände auf dem Mittelperron) vorgenommen.

Weiter ist in Muri die Neuorganisation des Busterminals in Planung. Dies ist jedoch ein separates Projekt, welches unabhängig von diesem umgesetzt werden soll.

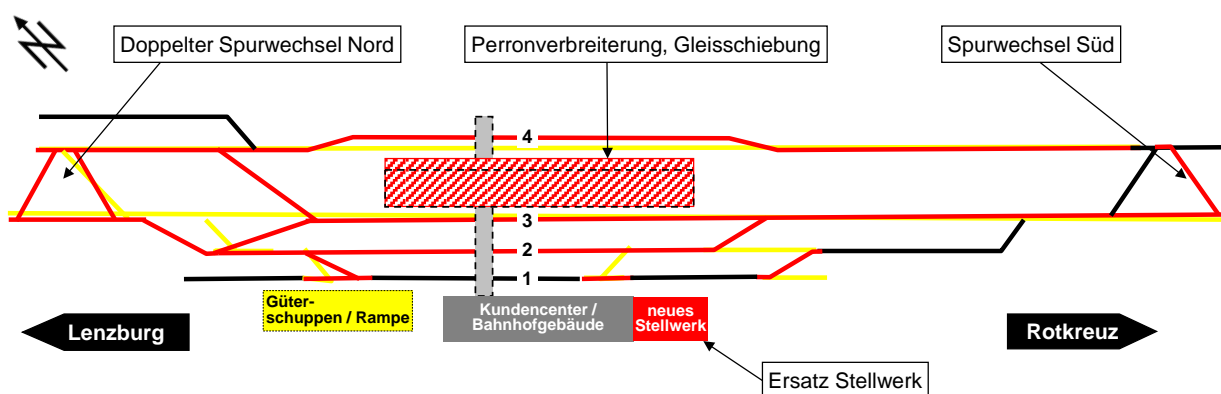


Abbildung 8: Schematischer Situationsplan Bahnhof Muri

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Muri

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt / Anpassung an Vorschriften (EBG)	13'400	100%	13'400	-	-	-	-	
Wendegleis S-Bahn	20'290	50%	10'145	-	-	50%	10'145	
Spurwechsel Nord+Süd	3'400	50%	1'700	-	-	50%	1'700	
Total Bahnhof Muri	37'090	68%	25'245	0%	0	32%	11'845	

Erläuterungen

- Die Kosten für den Substanzerhalt und die Anpassung der bestehenden Perronanlage an die aktuellen Vorschriften von 13,4 Millionen Franken (rund 36 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinden.
- Die Publikumsanlagen wurden vor einigen Jahren aufgewertet und an die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz angepasst. Da das Projekt hier keine weiteren Massnahmen vorsieht, muss sich die Gemeinde auch nicht an den Investitionskosten beteiligen. Hingegen wird der neue Busterminal hauptsächlich durch die Gemeinde zu finanzieren sein.
- Der vorgesehene Angebotsausbau bedingt den Ausbau mit einem Wendegleis. Da von der Massnahme gleichermassen der Transitgüterverkehr profitiert, sind die SBB bereit, 50 % der Kosten zu tragen.
- Die zusätzlichen Spurwechsel Nord und Süd werden nicht direkt vom Angebotsausbau ausgelöst, da sie künftig dem optimierten Streckenunterhalt dienen. Sie werden jedoch zwingend auch für die Bauphase benötigt, denn nur so kann der Bahnbetrieb während dieser Zeit aufrechterhalten werden. Untersuchte Alternativen haben gezeigt, dass Bauen unter Betrieb mit diversen Provisorien noch teurer gewesen wäre.

3. Infrastrukturelemente Nationalbahn Lenzburg–Zofingen

Im Jahr 2006 hat sich der Grosse Rat für den Erhalt der Nationalbahn ausgesprochen. Die SBB sehen nun vor, die beiden letzten nicht automatisierten Bahnhöfe Kölliken und Safenwil ebenfalls umzustellen. Gleichzeitig sollen auch die Publikumsanlagen modernisiert und an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden. Für den 30-Min.-Takt müssen zudem die Kreuzungsstellen in Kölliken und Hunzenschwil verlängert werden. Weiter stehen umfangreiche Substanzerhaltungsmassnahmen an den Fahrleitungsanlagen, Schienen und Weichen an. Ausserdem ist vorgesehen, die seit längerer Zeit geplante Verschiebung der Haltestelle Küngoldingen umzusetzen. Insgesamt werden entlang der Nationalbahn Investitionen in der Höhe von rund 64 Millionen Franken getätigt. Die Umsetzung der Massnahmen bedingt, dass sich der Kanton und die Standortgemeinden an den Investitionen der SBB beteiligen.

3.1 Übergeordnete Projektelemente

3.1.1 Blockanpassung Zofingen–Safenwil

Der Abschnitt Zofingen–Safenwil ist heute als ein einziger Streckenblock signalisiert. Dies bedeutet, dass ein Folgezug erst in den Streckenblock einfahren kann, wenn der vorangehende Zug diesen verlassen hat. Der bahnbetriebliche Vorteil einer Unterteilung des Streckenblocks liegt hauptsächlich in der Fahrplanstabilität auf der Einspurstrecke.

Die Blockeinteilung trägt aber auch wesentlich zur Minimierung der Sperrzeiten der Bahnübergänge bei. An Kantonsstrassen sind dies die Niveauübergänge K104 Aarburgerstrasse und K235 Striegel.

Investitionskosten und Kostenteiler Blockanpassung Zofingen - Safenwil

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Blockanpassung	1'810	50%	905	50%	905	

Erläuterung

- Die Blockanpassung erfolgt aus bahnbetrieblichen Interessen (Verbesserung Fahrplanstabilität) und ist Voraussetzung für die Angebotsverbesserung. Zudem können mit dieser Massnahme die Sperrzeiten diverser Niveauübergänge optimiert werden. Die Investitionskosten werden zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.

3.1.2 Erweiterung elektronisches Stellwerk Suhr

Die Automatisierung der Bahnhöfe Safenwil und Kölliken wäre mit den bestehenden Relaisstellwerken machbar. Die Verlängerung der Kreuzungsgleise in Kölliken und Hunzenschwil können jedoch mit der Automatisierung der bestehenden Stellwerke nicht gelöst werden. Deshalb werden diese vorzeitig abgelöst. Das zentrale elektronische Stellwerk in Suhr wird mit einem abgesetzten Stellwerk (Satellit) erweitert. Dafür muss zwischen Safenwil und Kölliken ein neues Bahntechnikgebäude erstellt werden.

Investitionskosten und Kostenteiler Erweiterung elektronisches Stellwerk Suhr

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Erweiterung eStw Suhr	3'640	50%	1'820	50%	1'820	

Erläuterung

- Die Investitionskosten entsprechen den Mehrkosten für die Automatisierung mit einem elektronischen Stellwerk dar. Die Investitionskosten werden zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.

3.2 Automatisierung und Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Safenwil

Der Bahnhof Safenwil wird automatisiert und umfangreiche Substanzerhaltungsmassnahmen sind auszuführen. Gleichzeitig sehen die SBB eine umfassende Modernisierung und Anpassung der Publikumsanlagen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vor.

Die Perronanlagen werden neu gebaut und der Zugang zur Bahn mit einem überdachten Kundencenter auf der Seite des Bahnhofs aufgewertet. Der bestehende Treppenaufgang aus der Personenunterführung wird abgebrochen und durch eine Rampe ersetzt. Die bestehende Rampe zur Unterführungsstrasse weist eine Neigung von 12 % auf und wird zur Einhaltung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes überdacht. Der Aussenperron wird mit einer Rampe von der Unterführungsstrasse her erschlossen.

Der Haus- und der Aussenperron werden gemäss SBB-Standard neu möbliert und auf der gesamten Länge mit neuen Beleuchtungskandelabern ausgerüstet. Der Aussenperron wird mit einem gedeckten Windschutz ausgestattet.

Vor rund drei Jahren hat die Gemeinde die Veloabstellanlage beim Bahnhof komplett erneuert und auf rund 80 Abstellplätze erweitert. Beobachtungen zeigen, dass die Abstellanlage an Spitzentagen bereits wieder ausgelastet ist. Da schätzungsweise ein Drittel der Nutzenenden aus dem Einzugsgebiet nördlich der Bahnlinie kommen, ist eine Erweiterung mit rund 35 Abstellplätzen bei der Unterführungsstrasse vorgesehen.

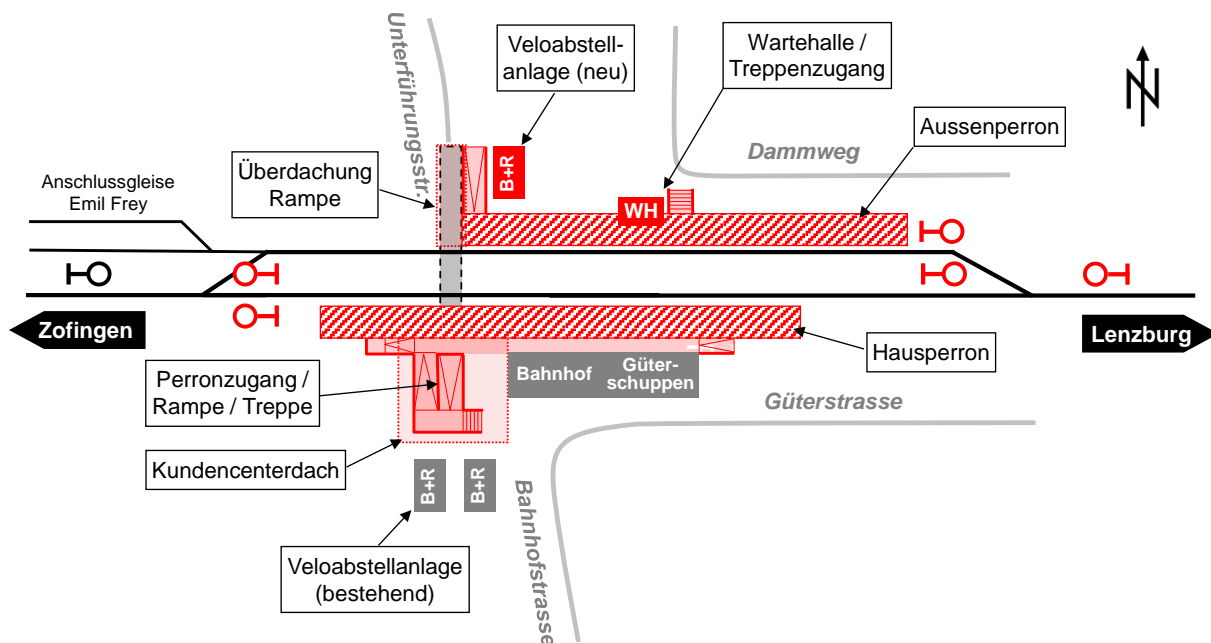


Abbildung 9: Schematischer Situationsplan Bahnhof Safenwil

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Safenwil

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Automatisierung / Substanzerhalt	8'580	100%	8'580	-	-	-	-	
Leistungssteigerung	330	50%	165	-	-	50%	165	
Publikumsanlagen	3'140	50%	1'570	25%	785	25%	785	
Bike+Ride-Anlagen	155	-	-	67%	105	33%	50	
Total Bahnhof Safenwil	12'205	85%	10'315	7%	890	8%	1'000	

Erläuterungen

- Die Kosten für Automatisierung und Substanzerhalt von rund 8,6 Millionen Franken (rund 70 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinde.
- Die Leistungssteigerung betrifft die Signalisierung für gleichzeitige Einfahrten zur Erhöhung der Betriebsstabilität (übergeordnetes Interesse). Die Investitionskosten werden zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden deutlich aufgewertet (neuer Haus- und Aussenperron, behindertengerechte Rampenzugänge zur Personenunterführung, neue Perronmöblierung und Beleuchtung sowie Kundencenterbereich). Der Bau der neuen Publikumsanlagen und die Komfortsteigerung erfolgen im Interesse des Kantons und der Gemeinde Safenwil. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kos-

ten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen.

- Die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) an den Bahnhöfen dienen der Bevölkerung der Gemeinde Safenwil. Die SBB beteiligen sich (mit Ausnahme bei grossen Abstellanlagen an den grossen Bahnhöfen) nicht an den Investitionskosten. Gemäss Praxis fördert der Kanton das Angebot an Veloabstellplätzen mit einem Investitionsbeitrag von 33 %.

3.3 Perronerhöhung Haltestelle Kölliken Oberdorf

Der bestehende Perron wird auf einer Länge von 120 Meter auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht. Der Zugang zum Perron erfolgt wie heute von der Ghürststrasse beim bestehenden Warteraum über eine kurze Rampe mit 6 % Neigung. Die Warthalle wurde 2009 aufgefrischt und muss nicht angepasst werden. Der neue Perron wird nach SBB-Standard (RV05) neu möbliert und auf der gesamten Länge mit Beleuchtungskandelabern ausgerüstet. Die bahntechnischen Anlagen erfahren keine Anpassung.

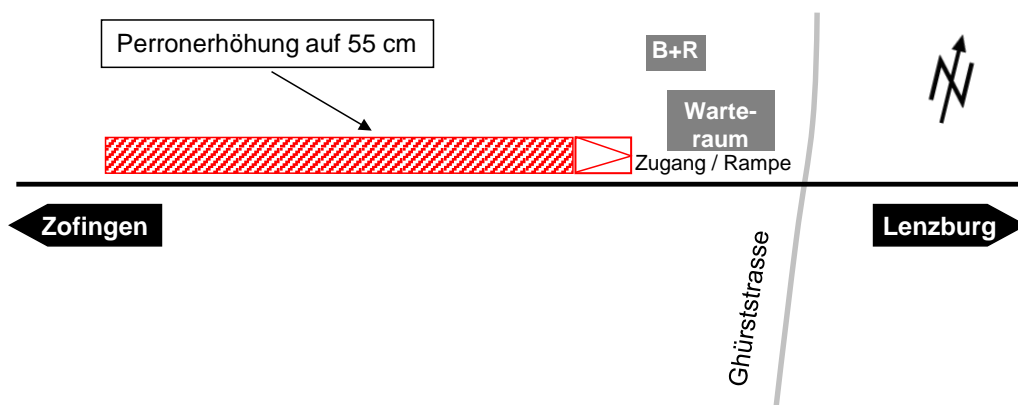


Abbildung 10: Schematischer Situationsplan Haltestelle Kölliken Oberdorf

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Kölliken Oberdorf

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Total Perronerhöhung Oberdorf	780	50%	390	25%	195	25%	195	

Erläuterung

- Die Perronerhöhung erfolgt im Interesse des Kantons und der Gemeinde Kölliken. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen.

3.4 Automatisierung und Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Kölliken

Der Bahnhof Kölliken wird automatisiert und umfangreiche Substanzerhaltungsmassnahmen sind auszuführen. Gleichzeitig sehen die SBB eine umfassende Modernisierung und Anpassung der Publikumsanlagen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vor. Die Perronanlagen werden neu gebaut und mit behindertengerechten Zugängen erschlossen. Auf der Bahnhofseite wird der Wartebereich auf das Nebengebäude ausgeweitet und zum grosszügigen Kundencenterbereich aufgewertet.

Die bestehende Personenunterführung und die Rampen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen für behindertengerechte Zugänge. Eine farbliche Auffrischung und der Ersatz der Betonbrüstungen durch transparentere Staketengeländer sollen den Lichteinfall in die Personenunterführung verbessern und somit die subjektive Sicherheit der Reisenden erhöhen. Der Haus- und der Aussenperron werden gemäss SBB-Standard neu möbliert und auf der gesamten Länge mit neuen Beleuchtungskandelabern ausgerüstet. Der Aussenperron wird mit einem gedeckten Windschutz ausgestattet.

Die veralteten Velounterstände sollen durch neue Abstellanlagen ersetzt werden. Das heutige Angebot von etwa 60 Veloständern wird auf rund 90 Abstellplätze für Zweiräder (Velo und Roller) erweitert.

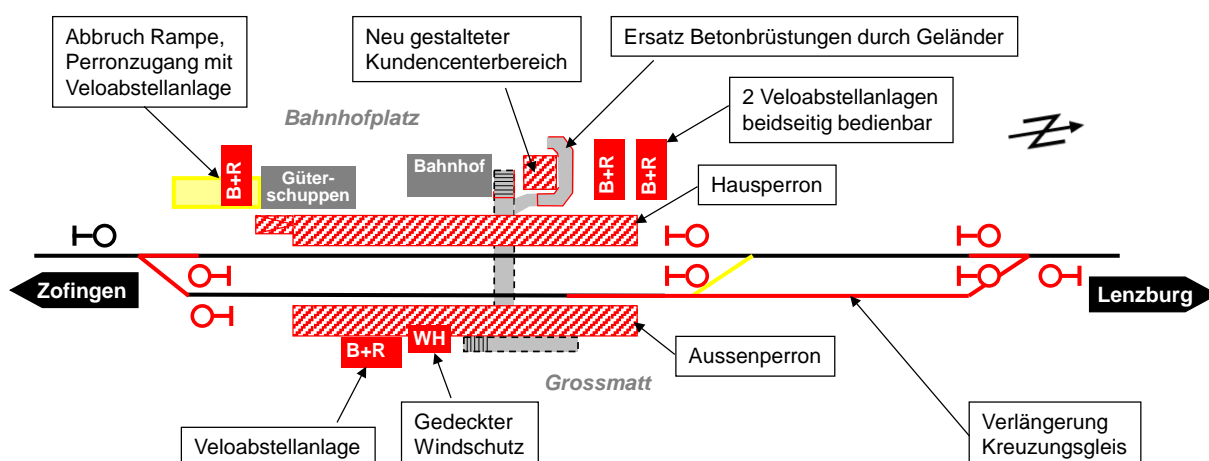


Abbildung 11: Schematischer Situationsplan Bahnhof Kölliken

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Kölliken

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Automatisierung / Substanzerhalt	8'050	100%	8'050	-	-	-	-	
Leistungssteigerung	330	50%	165	-	-	50%	165	
Publikumsanlagen	3'825	50%	1'915	25%	955	25%	955	
Bike+Ride-Anlagen	190	-	-	67%	125	33%	65	
Total Bahnhof Kölliken	12'395	81%	10'130	9%	1'080	10%	1'185	

Erläuterungen

- Die Kosten für die Automatisierung und den Substanzerhalt von 8,05 Millionen Franken (rund 61 %) werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinde.
- Die Leistungssteigerung betrifft die Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit der Weiche Seite Safenwil, um die Betriebsstabilität zu erhöhen (übergeordnetes Interesse). Die Investitionskosten werden zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden deutlich aufgewertet (neuer Haus- und Aussenperron, neue Perronmöblierung und Beleuchtung, erweiterter Kundencenterbereich sowie Auffrischung Personenunterführung). Der Bau der neuen Publikumsanlagen und die Komfortsteigerung erfolgen im Interesse des Kantons und der Gemeinde Kölliken. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen.
- Die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) an den Bahnhöfen dienen der Bevölkerung der Gemeinde Kölliken. Die SBB beteiligen sich (mit Ausnahme grosser Abstellanlagen an grossen Bahnhöfen) nicht an den Investitionskosten. Gemäss Praxis fördert der Kanton das Angebot an Veloabstellplätzen mit einem Investitionsbeitrag von 33 %.

3.5 Verlängerung Kreuzungsgleise in Kölliken

Am Bahnhof Kölliken ist das Kreuzen von Zügen möglich. Es finden allerdings keine Taktkreuzungen des Regionalverkehrs statt. Bei grossen Verspätungen hat die Kreuzungsstelle den Vorteil, dass die Kreuzungen von Safenwil nach Kölliken verlegt werden können. Die Nutzlänge der Kreuzungsstelle beträgt jedoch nur 270 Meter.

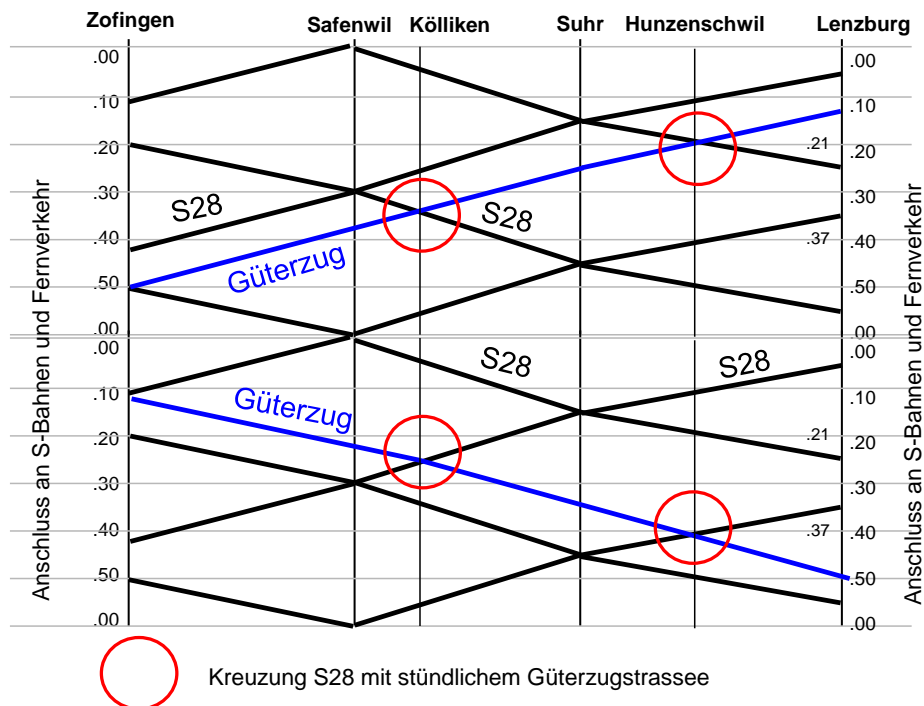


Abbildung 12: Grafischer Fahrplan Linie Lenzburg–Zofingen

Gemäss Betriebskonzept der Nationalbahn muss stündlich ein Transitgüterzug (Rangierbahnhof Limmattal–Nationalbahn–Raum Luzern) mit einer Länge von 500 Meter in die eine oder andere Richtung geführt werden können. Gemäss Fahrplankonzept kreuzen die Transitgüterzüge in Kölliken und Hunzenschwil mit den Zügen des Regionalverkehrs. Da die bestehende Kreuzungsstelle nicht über die erforderliche Nutzlänge verfügt, ist die Länge der Transitgüterzüge heute eingeschränkt bzw. können diese nur in der Nebenverkehrszeit auf der Nationalbahn verkehren.

Für die Einführung des integralen 30-Min.-Takts muss deshalb die Nutzlänge des Kreuzungsgleises auf 550 Meter in Richtung Oberentfelden verlängert werden.

Investitionskosten und Kostenteiler Verlängerung Kreuzungsgleis Kölliken

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Verlängerung Kreuzungsgleis	10'880	50%	5'440	50%	5'440	

Erläuterung

- Die Verlängerung der Kreuzungsgleise wird durch die Einführung des integralen 30-Min.-Takts ausgelöst, wobei auch der Güterverkehr von der grösseren Nutzlänge profitiert. Die Investitionskosten werden daher zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.

3.6 Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Hunzenschwil

Der Bahnhof Hunzenschwil wurde bereits im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Suhr automatisiert. Die Substanzerhaltungsmaßnahmen im Bereich der Fahrleitung sowie die Modernisierung und Anpassung der Publikumsanlagen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes wurden damals aufgrund der fehlenden Finanzierung zurückgestellt. Diese Arbeiten sollen nun nachgeholt werden.

Die Perronanlagen werden neu gebaut. Der Haus- und der Aussenperron werden gemäss SBB-Standard neu möbliert und auf der gesamten Länge mit neuen Beleuchtungskandeln ausgerüstet. Der Aussenperron wird mit einem gedeckten Windschutz ausgestattet.

Die Rampen zur bestehenden Unterführung weisen Neigungen von etwas mehr als 14 % auf und erfüllen damit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht. Die Rampen werden deshalb beidseits der Unterführung abgebrochen und mit einer Steigung von rund 10 % neu erstellt.

Der veraltete Velounterstand wird durch neue Veloabstellanlagen ersetzt und mit einer zusätzlichen Anlage auf der Nordseite ergänzt. Das heutige Angebot von etwa 44 Veloständern wird auf rund 70 Abstellplätze für Zweiräder (Velo und Roller) erweitert.

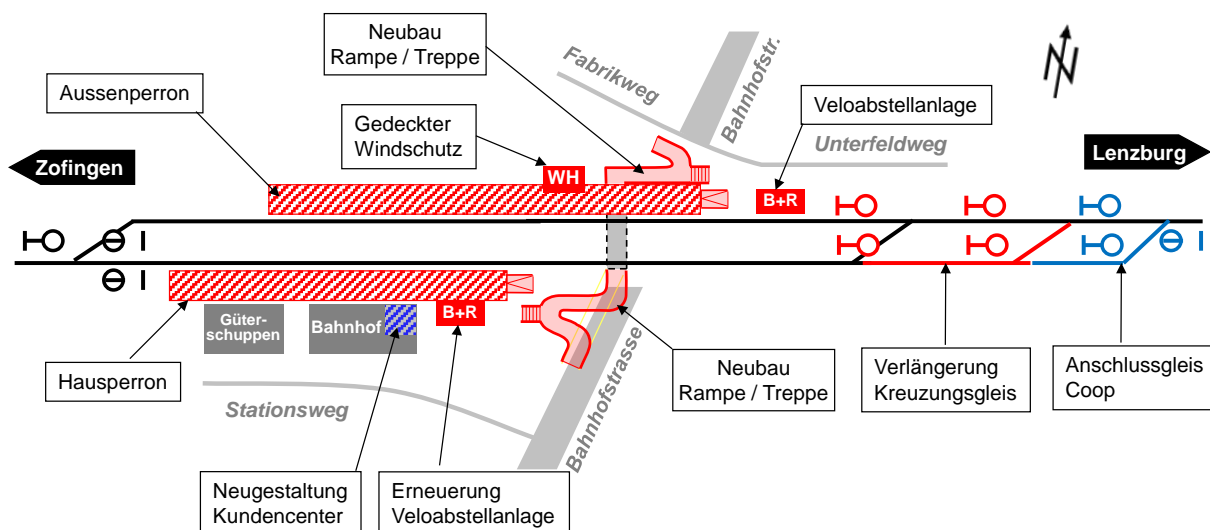


Abbildung 13: Schematischer Situationsplan Bahnhof Hunzenschwil

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten und Kostenteiler Bahnhof Hunzenschwil

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Substanzerhalt	280	100%	280	-	-	-	-	
Anpassung Fahrleitung	1'970	100%	1'970	-	-	-	-	
Publikumsanlagen	2'380	50%	1'190	25%	595	25%	595	
Bike+Ride-Anlagen	180	-	-	67%	120	33%	60	
Anpassung Personenunterführung	2'055	50%	1'025	25%	515	25%	515	
Total Bahnhof Hunzenschwil	6'865	65%	4'465	18%	1'230	17%	1'170	

Erläuterungen

- Die Kosten für den Substanzerhalt von 2,25 Millionen Franken werden vollständig von den SBB finanziert, ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinde.
- Die Publikumsanlagen des regionalen Personenverkehrs werden deutlich aufgewertet (neuer Haus- und Aussenperron, neue Perronmöblierung und Beleuchtung sowie Anpassung Personenunterführung). Der Bau der neuen Publikumsanlagen und die Komfortsteigerung erfolgen im Interesse des Kantons und der Gemeinde Kölliken. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten nach Abzug des Kostenanteils der SBB zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen.
- Die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) an den Bahnhöfen dienen der Bevölkerung der Gemeinde Kölliken. Die SBB beteiligen sich (mit Ausnahme grosser Abstellanlagen an grossen Bahnhöfen) nicht an den Investitionskosten. Gemäss Praxis fördert der Kanton das Angebot an Veloabstellplätzen mit einem Investitionsbeitrag von 33 %.

3.7 Verlängerung Kreuzungsgleise in Hunzenschwil

Analog zum Bahnhof Kölliken müssen auch in Hunzenschwil die Kreuzungsgleise für die Einführung des integralen 30-Min.-Takts verlängert werden. Der Ortsgüterverkehr und die Zufahrten zum Migrosverteilzentrum in Suhr akzentuieren in Hunzenschwil die Kreuzungsproblematik zwischen dem Regional- und Güterverkehr. Die angestrebte Nutzlänge von 550 Meter könnte nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand erreicht werden. Westlich des Bahnhofs Hunzenschwil müsste ein Bach (Weiergraben) verlegt und die Strassenunterführung Rapperswilerstrasse verbreitert bzw. neu gebaut werden. Aus diesem Grund werden die Kreuzungsgleise nur in östlicher Richtung auf eine Nutzlänge von 450 Meter verlängert. Dies geschieht, indem ein Teilstück des bestehenden Anschlussgleises in ein Streckengleis umgebaut wird (siehe Abbildung Bahnhof Hunzenschwil).

Investitionskosten und Kostenteiler Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil

Elemente	Kosten		Anteil SBB		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%
Verlängerung Kreuzungsgleis	7'420	50%	3'710	50%	3'710	50%

Erläuterung

- Die Verlängerung der Kreuzungsgleise wird durch die Einführung des integralen 30-Min.-Takts ausgelöst, wobei auch der Güterverkehr von der grösseren Nutzlänge profitiert. Die Investitionskosten werden daher zu je 50 % von SBB und Kanton getragen.

4. Verlegung Haltestelle Küngoldingen

Das Siedlungsgebiet im Ortsteil Küngoldingen der Gemeinde Oftringen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich in Richtung Zofingen entwickelt. Die bestehende Haltestelle Küngoldingen liegt heute an peripherer Lage. Die Haltestelle soll deshalb näher zum Siedlungsschwerpunkt und den Entwicklungsgebieten (Peyerland und Hagmannland) von Küngoldingen verlegt werden. Mit dem Entscheid zur Betriebsform auf der Nationalbahn hat der Grosse Rat am 21. Februar 2006 gleichzeitig die Haltestelle Oftringen Küngoldingen im Richtplan festgesetzt (Kapitel M 3.3 Regionalzugsverkehr).

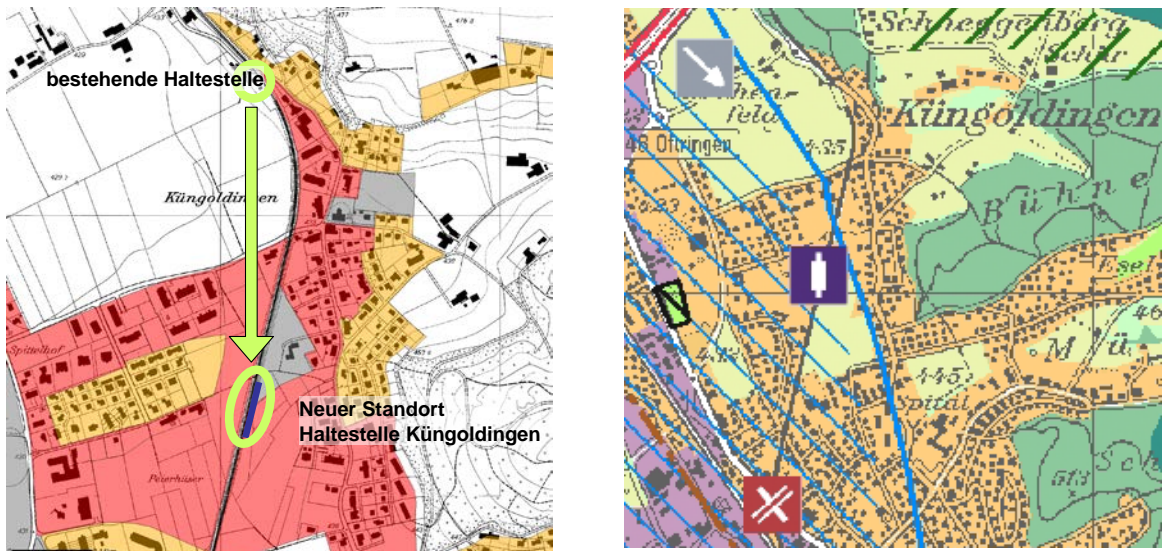


Abbildung 14: Neue Lage der Haltestelle bezüglich Siedlungsgebiet (links) und Ausschnitt Richtplankarte (rechts)

Das Vorhaben ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms AareLand (1. Generation). Der Bund anerkennt die Bedeutung des Vorhabens und hat mit der Leistungsvereinbarung einen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds in Aussicht gestellt.

Im Bereich der neuen Haltestelle verläuft das Bahntrasse in Hochlage auf einem rund 2,5 Meter hohen Damm. Für den 120 Meter langen Perron wird der Damm seitlich angeschüttet. Zur Entwässerung des Bahntrasses muss der Unterbau des Trasses erneuert und das Gefälle nach aussen angeordnet werden. Der Zugang zur Haltestelle erfolgt über eine behindertengerechte Rampe. Im zentralen Perronbereich ist ein Kundencenter mit einem Warteraum angeordnet. Der Perron wird gemäss SBB-Standard möbliert und auf der gesamten Länge mit Beleuchtungskandelabern ausgerüstet. Im Bereich des Perronzugangs bei der Personenunterführung Peyerland wird eine Veloabstellanlage mit rund 35 Plätzen erstellt.

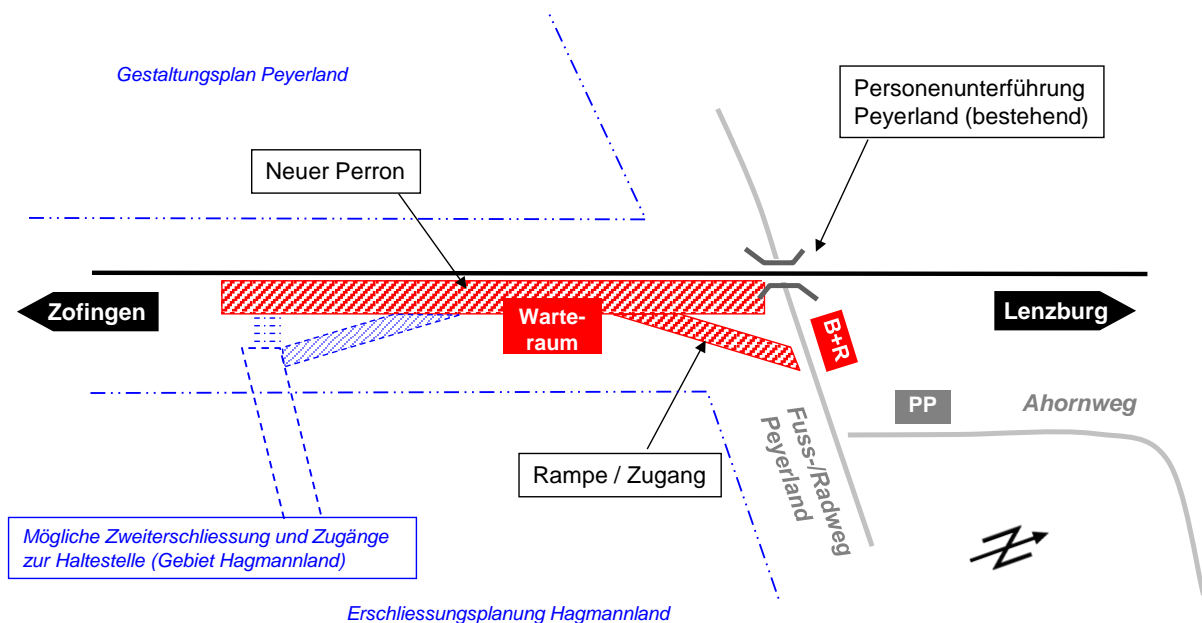


Abbildung 15: Schematischer Situationsplan der neuen Haltestelle Küngoldingen

Die Erschliessung erfolgt primär über die bestehende Rad- und Fusswegverbindung Peyerland. Über das bestehende Strassennetz wird die Haltestelle erschlossen. Der Bau einer separaten Vorfahrt ist nicht vorgesehen. Es bestehen jedoch seitens der Gemeinde Überlegungen im Zusammenhang mit der Erschliessungsplanung des Aareals Hagmannland.

Die Investitionskosten und der Kostenteiler sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Investitionskosten, Folgekosten und Kostenteiler Haltestelle Küngoldingen

Elemente	Kosten		Anteil Bund ¹⁾		Anteil Gemeinde		Anteil Kanton	
	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	%	1'000 Franken	
Investitionskosten	2'940	29%	840	36%	1'050	36%	1'050	
Investitionsfolgekosten (ca. 25%)	700	-	-	50%	350	50%	350	
Total Haltestelle Küngoldingen	3'640	23%	840	38%	1'400	38%	1'400	

¹⁾ Beitrag aus dem Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramme)

Erläuterungen

- Die SBB beteiligen sich nicht an den Investitionskosten für die neue Haltestelle. Sie übernehmen jedoch die Kosten für die Rückbauten bei der bestehenden Haltestelle.
- Gemäss Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm AareLand beteiligt sich der Bund mit maximal 690'000 Franken (Preisbasis Oktober 2005, exkl. MwSt.). Unter Aufrechnung der Teuerung und der MwSt. kann von einem Bundesbeitrag von 840'000 Franken (29 % der Investitionskosten) ausgegangen werden.
- Die sogenannten Investitionsfolgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt umfassen Reinigung, Schneeräumung, Stromkosten und Instandhaltung der Anlagen. Die Investitionsfolgekosten sind durch die Besteller der Anlage in Form von Jahresquoten oder als kapitalisierte Einmalzahlung zu finanzieren. Nicht Bestandteil sind die Kosten für die Instandsetzung (Erneuerung ganzer Anlageteile nach Ablauf der Lebensdauer, z. B. Perron). Für die Investitionsfolgekosten liegen noch keine Zahlen vor. Erfahrungsgemäss liegen diese im Bereich von 25 % der Investitionskosten.
- Der Bau der neuen Haltestelle erfolgt im Interesse des Kantons und der Gemeinde Oftingen. Gemäss Praxis im Kanton Aargau werden die Kosten für neue Haltestellen nach Abzug der Beiträge Dritter (Bundesbeitrag Agglomerationsprogramm) zu je 50 % von Kanton und Standortgemeinde getragen (z. B. neue Haltestellen Rheinfeldens Augarten und Klingnau).
- Der Kanton sieht vor, seinen Anteil der Investitionsfolgekosten als kapitalisierte Einmalzahlung zu leisten. Der Gemeinde steht es frei, die Folgekosten als kapitalisierte Einmalzahlung oder als Jahresquoten zu leisten.
