



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

28. April 2021

ANHÖRUNGSBERICHT

Aargau Verkehr AG; Doppelspurausbau Dietikon (ZH); Investitionsbeitrag zum Bau der Bahninfrastruktur; Verpflichtungskredit

Zusammenfassung

Bis 2040 ist mit steigender Nachfrage im öffentlichen Verkehr (öV) zu rechnen. In den Hauptverkehrszeiten ist in wichtigen Korridoren sogar von einer Verdoppelung der Nachfrage auszugehen. Die S-Bahn-Linie S17 Wohlen – Bremgarten – Dietikon ist das Rückgrat der öV-Anbindung des ländlichen Zentrums Bremgarten und des urbanen Entwicklungsraums Mutschellen an Zürich. Die Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse des wachsenden Personenverkehrs, konkret der Doppelspur-Ausbau in Dietikon, erfordert finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand. Das Vorhaben betrifft ausschliesslich den im Kanton Zürich liegenden Streckenabschnitt und ist nötig, um den Betriebsablauf zu stabilisieren, die Anschlusssicherheit zur S-Bahn zu verbessern und gefährliche Situationen im Mischbetrieb von Bahn und motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu eliminieren. Es handelt sich um ein kombiniertes Bahn- und Strassenprojekt des Kantons Zürich, an welches der Kanton Aargau beitragspflichtig ist. Alle Investitionen in die Bahnstrecke Wohlen–Dietikon gehen gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel (IKV) für die Infrastruktur zu 80 % zulasten des Kantons Aargau und zu 20 % zulasten des Kantons Zürich – unabhängig auf wessen Kantonsgebiet ein konkretes Vorhaben umgesetzt wird.

Seit langem besteht für beide Kantone Aargau und Zürich dringender Handlungsbedarf, um den ungenügenden Betriebsablauf der Bahn mitsamt den Anschlüssen zur S-Bahn zu stabilisieren. Ein zuverlässigerer Betrieb und eine erhöhte Kapazität sind Voraussetzung, um grössere Teile der künftigen Verkehrsnachfrage, namentlich im Pendler- und Freizeitverkehr, auf den öV zu lenken. Für den Kanton Zürich besteht ausserdem ein weiterer dringender Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit, indem die sehr gefährliche Führung der Bahn in der MIV-Fahrspur entgegen der Fahrtrichtung eliminiert werden muss. Daher wurde das Vorhaben im Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation von 2012 angemeldet. Der Bund hat den dringenden Handlungsbedarf 2014 mit dem Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014 anerkannt. Der Kostenvoranschlag für den Doppelspurausbau Dietikon und die zugehörige Umgestaltung der Kantonsstrasse beläuft sich auf Basis des Bauprojekts auf 45 Millionen Franken (exklusive Mehrwertsteuer, +/- 10 %). Davon entfallen 28,75 Millionen Franken (63,9 %) auf den Teil Bahn und 16,25 Millionen Franken (36,1 %) auf den Teil Strasse. Am Teil Bahn beteiligt sich der Bund mit voraussichtlich maximal 15 Millionen Franken in Form eines bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Bahninfrastrukturfonds für den Totalersatz der bestehenden Bahnanlage (Einspurstrecke mit Kreuzungsstellen). Nach Abzug des Bundesbeitrags zulasten des Bahninfrastrukturfonds verbleiben von den Kantonen Aargau und Zürich brutto zu finanzierende Gesamtkosten von 32,31 Millionen Franken (30 Millionen Franken für Bahn und Strasse, zuzüglich 2,31 Millionen Franken nicht rückforderbare Mehrwertsteuer). Daran beteiligt sich der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation mit 35 % auf die anrechenbaren Kosten respektive rund 11,3 Millionen Franken.

Der Kostenanteil für die Erweiterung der Bahninfrastruktur beläuft sich auf 14,81 Millionen Franken. Der Kanton Aargau beteiligt sich daran mit 80 %. Dementsprechend beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 11,85 Millionen Franken. Die übrigen 20 % der Kosten für die Erweiterung der Bahninfrastruktur sowie die gesamten Kosten für die Strasseninfrastruktur gehen zu Lasten des Kantons Zürich. Der effektive, durch den Kanton Aargau zu finanzierende Anteil beläuft sich nach Berücksichtigung des Bundesbeitrags aus heutiger Sicht auf netto 7,7 Millionen Franken.

Die Realisierung ist für den Zeitraum 2022–2025 geplant.

1. Ausgangslage

Bis zum Zeithorizont 2040 rechnet das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gemäss den Verkehrsperspektiven von 2016 mit einer weiterhin steigenden Nachfrage im öV – in den Spitzenzeiten auf einzelnen Korridoren in und zwischen den Ballungsräumen mit einer Verdoppelung. Die Covid-19-Pandemie hat 2020 zu einer starken Abnahme der Nachfrage im öV – in einzelnen Monaten bis zu 80 % – geführt. Es ist davon auszugehen, dass sich wegen vermehrtem Home-Office sowie virtuellen Sitzungen die Nachfrage erst in den kommenden Jahren wieder erholen wird. Die Langzeitprognose mit Zeithorizont 2040 bleibt trotz des kurzfristigen Einflusses der Covid-19-Pandemie weitgehend bestehen.

Die S-Bahn-Linie S17 Wohlen – Bremgarten – Dietikon der Aargau Verkehr AG (AVA) ist das Rückgrat der öV-Erschliessung der Agglomeration Mutschellen. In Dietikon ist sie heute und auch langfristig gut an die Zürcher S-Bahn-Linien S11 und S12 angebunden. Der zuverlässige und leistungsfähige Betrieb ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse des wachsenden Personenverkehrs erfordert finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.

Bereits im Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation von 2012 haben die beiden Kantone Aargau und Zürich dringenden Handlungsbedarf bezüglich Führung der S17 (damals BDWM Transport AG) im Bereich der Bremgartnerstrasse in Dietikon festgestellt: "Die Bahnen verkehren dort einspurig im Strassenraum; entgegenkommende Verkehrsteilnehmende müssen auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Zudem führt der lange Einspurabschnitt zu einem instabilen Betriebsablauf, weil Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen werden."

Ein zuverlässigerer Betrieb und eine erhöhte Kapazität wurden damals als Voraussetzung genannt, um grössere Teile der künftigen Verkehrsnachfrage (auch ausserhalb des agglomerationsspezifischen Perimeters im Raum Mutschellen/Bremgarten), namentlich im Pendler- und Freizeitverkehr, auf den öV zu lenken. Der Bund hat den dringenden Handlungsbedarf 2014 mit dem Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014 anerkannt.

Alle Investitionen in die Bahnstrecke Wohlen–Dietikon gehen gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (IKV) für die Infrastruktur zu 80 % zulasten des Kantons Aargau und zu 20 % zulasten des Kantons Zürich – unabhängig auf wessen Kantonsgebiet ein konkretes Vorhaben umgesetzt wird.

Ein rund 450 Meter langer Streckenabschnitt der S17 zwischen Bahnhof Dietikon und dem Stadthaus Dietikon an der Bremgartnerstrasse wird bereits im Rahmen des im Bau befindlichen Projekts Limmattalbahn zur Doppelspur ausgebaut und voraussichtlich im Jahr 2022 in Betrieb genommen.

2. Handlungsbedarf

Im Stadtgebiet von Dietikon verkehrt die S17 heute einspurig, teilweise im Strassenraum und abschnittsweise in der linken Fahrspur. Das führt regelmässig zu gefährlichen Situationen und Kollisionen mit Personenwagen sowie Verspätungen und in der Folge zu Anschlussbrüchen beim Umsteigen auf die S-Bahn. Der lange Einspurabschnitt von der Kreuzungsstelle Stoffelbach im Süden von Dietikon bis zum Streckenende beim Bahnhof Dietikon mit seiner langen Fahrzeit beeinträchtigt die Betriebsstabilität, weil Verspätungen (wegen Behinderungen durch den allgemeinen Strassenverkehr oder durch das Abwarten von S-Bahn-Anschlüssen in Dietikon) gerade in der Hauptverkehrszeit praktisch nicht abgebaut werden können und sich in der Kreuzungsstelle unmittelbar auf die Gegenzüge übertragen. Mittelfristig muss die Transportkapazität mit längeren Zügen und einer Verdichtung des Fahrplanangebots erhöht werden. Dies erfordert entlang der ganzen Strecke die Verlängerung von Perrons und Kreuzungsgleisen, sofern dies noch nicht geschehen ist. Massgebend für die Länge von Perrons und Kreuzungsgleisen ist eine Zuglänge von 105 Meter, was bei der Erneuerung der Infrastrukturanlagen seit den 1980-er Jahren konsequent umgesetzt wird. Mit Umsetzungsvereinbarung

von 2015 haben die Kantone Aargau und Zürich, die Aargau Verkehr AG (AVA), damals BDWM Transport AG, mit der Projektierung und Realisierung beauftragt. Der Handlungsbedarf für eine deutliche Verbesserung der Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit der S-Bahn-Anschlüsse hat sich seither noch akzentuiert. Die Finanzierung muss gemäss den geltenden Vorgaben des Bundes zum Agglomerationsprogramm bis spätestens Ende 2027 geregelt werden. Ansonsten wird der Bundesbeitrag hinfällig.

Der Zielzustand eines systematischen 7,5-Minuten Takts zwischen Berikon und Dietikon (zumindest in den Hauptverkehrszeiten) mit Einsatz von 105 Meter langen Zügen kann erst realisiert werden, wenn bis zum Ausbauschritt STEP 2035 weitere Anpassungen und Verlängerungen von Stationsgleise und Perrons erfolgen. Der Doppelspurausbau ist jedoch Voraussetzung für weitere Fahrplanverdichtungen zwischen Berikon und Dietikon, sobald die Nachfrage dies erfordert.

3. Umsetzung

Beim geplanten Bau des rund 1,7 Kilometer langen Doppelspurabschnitts handelt es sich um ein kombiniertes Bahn- und Strassenbauprojekt, das sowohl im Interesse der AVA und der beiden Kantone als öV-Besteller als auch des Strasseneigentümers liegt. Die zukünftige Doppelspur liegt im Siedlungsgebiet von Dietikon und nahezu vollständig innerhalb der Kantonsstrassenparzelle. Der Streckenumbau führt daher zu einer völligen Neugestaltung der Strasse. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich hat die AVA mit der integralen Planung des ganzen Projekts beauftragt. Das Bundesamt für Verkehr hat Mitte 2020 das entsprechende Plangenehmigungsverfahren (PGV) eröffnet. Die Realisierung soll nahtlos an die für Ende 2022 geplante Inbetriebnahme der Limmattalbahn anschliessen.

Neu wird je Fahrtrichtung ein Gleis in der entsprechenden Strassenfahrspur errichtet, und die S17 verkehrt auf diesem Abschnitt zukünftig analog einem Tram im Mischbetrieb mit dem Individualverkehr. Die bahntechnischen Sicherungsanlagen werden um zusätzliche Blockstellen ergänzt und insbesondere in der Zufahrt auf den Bahnhof Dietikon für den gemeinsamen Betrieb von S17 und Limmattalbahn ausgelegt. Die S17 profitiert in Form einer deutlich besseren Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, indem der sehr lange Einspurabschnitt zwischen Bahnhof Dietikon und Stoffelbach eliminiert und auch der heute schon kürzere Einspurabschnitt zwischen Stoffelbach und Repischhof weiter verkürzt wird. Gleichzeitig können an den Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden und Schöneggstrasse Perrons errichtet werden, die den Einsatz von Zügen mit 105 Metern Länge erlauben. An den beiden Haltestellen Bergfrieden und Schöneggstrasse ist je ein Perron in Strassenmitte vorgesehen. So können 105 Meter lange Haltekanten mit durchgehend normgerechter Perronhöhe entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) vom 13. Dezember 2002 (Stand am 1. Juli 2020) erstellt werden, ohne dass Liegenschaftszufahrten an den Strassenrändern aufgehoben werden müssen. Auf die Mittelperrons gelangt man über Fussgängerquerungen an beiden Enden. Die Haltestelle Stoffelbach wird von der Ost- auf die Westseite der Bremgartnerstrasse verlegt und erhält zwei Aussenperrons.

Zentral für die Zuverlässigkeit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs auf der Kantonsstrasse ist die Beseitigung der bestehenden Konflikte zwischen Bahn und motorisiertem Individualverkehr auf den Abschnitten im Gegenverkehr und der damit einhergehenden grossen Sicherheitsdefizite. Die neue Lage der Haltestelle Stoffelbach westlich der Bremgartnerstrasse erlaubt eine wesentliche Verbesserung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit des hochbelasteten Strassenknotens Bremgartner-/Bernstrasse, weil das Gleis neu mit grösserem Abstand vom Knoten auf die Fahrbahn verschwenkt wird.



Abbildung 1: Perimeter Doppelpurausbau und Neubau Perrons

Der Bau des zweiten Gleises im Strassenraum und das neue Betriebsregime der Bahn umfassen auch eine umfangreiche Umgestaltung und Erneuerung der Kantonsstrasse inklusive Ersatz der Beleuchtung und der Werkleitungen. Bergwärts wird ein Velostreifen markiert (talwärts ist dies wegen enger Platzverhältnisse nicht möglich). Beidseits sind wie bereits heute Gehwege vorgesehen. Die Mehrzahl der Fussgängerübergänge zu den Haltestellen werden mit Lichtsignalanlagen gesichert. Weitere Lichtsignalanlagen sind im Bereich der Verschwenkung des Bahntrassees bei der Haltestelle Stoffelbach und an verschiedenen Strassenknoten vorgesehen. Entsprechend ist auch der Strassenausbau Teil des im Agglomerationsprogramm angemeldeten Gesamtprojekts.

4. Rechtsgrundlagen

Das Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2021) legt das seit 2016 gültige generelle Vorgehen für Ausbau und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur fest. Demnach wird der schrittweise Ausbau der reinen Bahninfrastruktur im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur unter Federführung des Bundes geplant. Die Finanzierung der Ausbauschritte erfolgt durch den Bund, allerdings mit pauschalen jährlichen Beiträgen der Kantone.

Daneben besteht das Finanzierungsinstrument der Agglomerationsprogramme für Massnahmen unter anderem zur Verbesserung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Kantone Aargau und Zürich haben den Doppelpurausbau Dietikon und die zugehörige Umgestaltung der Kantonsstrasse bereits 2012, also vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen, im Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation dem Bund eine Mitfinanzierung beantragt. Mit dem Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014 ist die Mitfinanzierung durch den Bund mit einem Beitragssatz von 35 % und mit höchstens 10,85 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exklusive Mehrwertsteuer) bewilligt. Demensprechend haben die beiden Kantone die verbleibenden Kosten zu tragen.

Gemäss § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, SAR 995.100) vom 2. September 1975 (Stand 1. Januar 2010) sind die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem

technischen Zustand zu erhalten. Die entsprechenden Investitionen und Investitionsbeiträge erfolgen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (§ 8a ÖVG). Der Kanton erbringt seine Leistungen in Form von Abgeltungen, Kapitalbeteiligungen, Beiträgen oder Darlehen (§ 10 ÖVG).

5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Der Doppelspurausbau Dietikon ist unter den Infrastrukturausbauten bis 2025 im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (Beschluss des Grossen Rats vom 3. Dezember 2019) ausgewiesen. Die damit einhergehende Steigerung der Zuverlässigkeit und insbesondere der Leistungsfähigkeit der S17 ist eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des im kantonalen Richtplan festgesetzten Wohnschwerpunkts Mutschellenknoten.

6. Auswirkungen

6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Der gesamte Projektierungs- und Realisierungsaufwand für die neue Doppelspur fällt bei der AVA an. Das Vorhaben erfordert keine zusätzlichen Stellen seitens Kantons.

Investitionskosten

Der Kostenvoranschlag für den Doppelspurausbau Dietikon und die zugehörige Umgestaltung der Kantonsstrasse basiert auf dem Bauprojekt und beläuft sich auf 45 Millionen Franken (exklusive Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % (siehe nachstehende Tabelle). In diesen Kosten sind die Projektierungskosten und ein Ungenauigkeitszuschlag von 10 % gemäss Schweizerischem Ingenieur- und Architektenverein (SIA) eingerechnet.

<i>Kosten in Millionen Franken, Projektstand 1. April 2019</i>						
Kostenelemente	Teil Bahn		Teil Strasse		Summe	
	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%
Rechts- und Landerwerb	1.00		1.30		2.29	
Baustelleneinrichtung, Provisorien	3.75		1.96		5.71	
Erdbau, Spezialtiefbau, Kunstbauten	2.46		0.39		2.85	
Anpassungen an Werkleitungen	2.69		-		2.69	
Bahn technische Anlagen	10.51		-		10.51	
Strassenanpassungen	0.66		6.07		6.73	
Betriebs- und Sicherheitsausrüstung	0.69		0.40		1.09	
Haltestellen- und Strassenausrüstung	0.19		0.04		0.23	
Lärmschutz	-		2.40		2.40	
Planungs- und Nebenkosten	4.16		2.25		6.41	
Unvorhergesehenes (10 %)	2.65		1.44		4.09	
Zwischentotal 1 exkl. MwSt.	28.75	63.9	16.25	36.1	45.00	100.0
Nicht rückforderbare Mehrwertsteuer *	1.06		1.25		2.31	
Zwischentotal 2 inkl. MwSt.	29.81		17.50		47.31	
./. Beitrag BIF (Leistungsvereinbarung AVA/BAV)	-15.00				-15.00	
Total inkl. MwSt.	14.81		17.50		32.31	
* auf einem Teil der MWST kann kein Vorsteuerabzug geltend gemacht werden (z.B. Landerwerb).						

Der Doppelspurausbau tangiert auch die bestehende Infrastruktur: Bahnkörper, Gleise, Fahrleitung, Sicherungstechnik, Publikumsanlagen werden komplett durch die neuen Anlagen ersetzt. Seit 2016 ist mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) der Bund allein zuständig für die Finanzierung von Erhalt und Erneuerung bestehender Eisenbahninfrastrukturen. Daher ist eine Mitfinanzierung des Bundes von maximal 15 Millionen Franken in

Form eines bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Bahninfrastrukturfonds im Sinn eines Beitrags Dritter vorgesehen. Dies entspricht dem geschätzten Aufwand zur Erneuerung der bestehenden Bahnanlage (Einspurstrecke mit Kreuzungsstellen) ohne einen Doppelspurausbau. Der Bundesbeitrag aus dem Bahninfrastrukturfonds wird vom Bahnanteil des Gesamtprojekts abgezogen. Der Finanzierungsteil zulasten des Bahninfrastrukturfonds wird direkt zwischen der AVA und dem Bundesamt für Verkehr im Rahmen der Anfang 2021 abgeschlossenen Leistungsvereinbarung 2021–2024 geregelt. Der in obiger Tabelle errechnete Anteil von 63,9 % für den Teil Bahn umfasst den Ersatz der bestehenden Bahnanlage und deren Erweiterung zur durchgehenden Doppelspur. Der zulasten der Strasse errechnete Anteil von 36,1 % beinhaltet die Aufwendungen für die Umgestaltung und Erneuerung der Strassenelemente. Die vorliegende Kostenzuscheidung erfolgte auf der Grundlage des Kostenvoranschlages des Bauprojektes. Mit Berücksichtigung der erwarteten Mitfinanzierung des Bundes zulasten des Bahninfrastrukturfonds ergeben sich von den Kantonen Aargau und Zürich zu finanzierende Gesamtkosten von 32,31 Millionen Franken

Kostenteilung

Alle Investitionen in die Bahnstrecke Wohlen–Dietikon gehen gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (IKV) für die Infrastruktur zu 80 % zulasten des Kantons Aargau und zu 20 % zulasten des Kantons Zürich – unabhängig auf wessen Kantonsgebiet ein konkretes Vorhaben umgesetzt wird. Auf dieser Grundlage hat sich der Kanton Zürich allein von 1988 bis zum Inkrafttreten des Bahninfrastrukturfonds 2016 mit rund 15 Millionen Franken an Infrastrukturinvestitionen im Kanton Aargau beteiligt.

Auf den Kanton Aargau entfallen nun 11,85 Millionen Franken entsprechend 80 % der Kosten für die Erweiterung der Bahninfrastruktur, während die gesamten Kosten für die Strasseninfrastruktur ohne Beteiligung des Kantons Aargau durch den Kanton Zürich zu finanzieren sind.

<i>Kosten in Millionen Franken, Projektstand 1. April 2019</i>					
Kostenelemente	Teil Bahn		Teil Strasse		Summe
	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.	%	Mio. Fr.
Investitionskosten total inkl. MwSt.	14.81	100.0	17.50	100.0	32.31
davon Anteil Kanton Zürich	2.96	20.0	17.50	100.0	20.46
davon Anteil Kanton Aargau	11.85	80.0	-	0.0	11.85

Finanzierung

Weil der Bund ein und dasselbe Vorhaben nur einmal finanzieren kann (entweder über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds oder über FABI) und die Mitfinanzierung des Vorhabens im Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation bereits beschlossen hat, kommen für die Finanzierung der Kantonsanteile die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vor Inkrafttreten von FABI zur Anwendung. Der Bund gibt verschiedene vertragliche Modalitäten vor, die dazu führen, dass er seinen Anteil zulasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds erst verzögert finanzieren kann. Die Kantone müssen daher Agglomerationsprojekte grundsätzlich brutto finanzieren. Der Bundesbeitrag wird nachschüssig ausbezahlt und ist in der Kreditvorlage zum Beispiel als "zu erwartender Bundesbeitrag" aufzuführen. Die Kreditvorlage berücksichtigt die allfällige Mitfinanzierung des Bundes dementsprechend noch nicht. Der Bruttobetrag wird sich um die tatsächlich vereinbarte Bundesbeteiligung reduzieren.

Eine alternative Finanzierung vollständig durch den Bund über FABI ziehen die beiden Kantone Aargau und Zürich nicht in Betracht. Einerseits wegen des grossen Zeitverzugs – das Vorhaben könnte dem Bund erst für die Planungsschritte ab 2045 beantragt werden, was dem bereits 2012 festgehaltenen dringenden Handlungsbedarfs in keiner Weise gerecht würde, und ohne Gewissheit, dass es vom Bund berücksichtigt wird. Andererseits kann ein Bundesbeitrag an die für den Kanton Zürich vordringliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in einem kombinierten Bahn- und Strassenprojekt nur im Rahmen der Agglomerationsprogramme ausgerichtet werden.

Beide Kantone Aargau und Zürich werden ihre Anteile als A-fonds-perdu-Beitrag leisten. Derjenige des Kantons Aargau wird als Verpflichtungskredit aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert. Ein 2013 bewilligter Kredit für erste Projektierungsarbeiten über 250'000 Franken wird in den zu beantragenden Verpflichtungskredit eingerechnet.

Der Bund beteiligt sich an den Kosten für Erweiterungen der Bahn- und Strasseninfrastruktur mit einem Agglomerationsbeitrag von 35 % auf die anrechenbaren Kosten respektive rund 11,3 Millionen Franken aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds. Der effektive Anteil der Kantone reduziert sich dadurch aus heutiger Sicht gemäss nachstehender Tabelle:

<i>Kosten in Millionen Franken, Projektstand 1. April 2019</i>			
	Total	Kanton Zürich	Kanton Aargau
Doppelspur AVA inkl. Strassenausbau			
Finanzierungsanteile brutto	32.31	20.46	11.85
./. zu erwartender Bundesbeitrag (NAF)	-11.31	-7.16	-4.15
Finanzierungsanteile netto	21.00	13.30	7.70

Die Höhe des Kredits ist indexiert und als Kostendach zu verstehen. Die Bauteuerung für das Doppelspurprojekt bemisst sich wegen der Mitfinanzierung des Bundes voraussichtlich nach dem Bahnbau- und Bauteuerungs-Index (BTI). Dieser wird vom Bundesamt für Verkehr halbjährlich aktualisiert. Der definitive Index wird in der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Kantonen Zürich und Aargau einerseits sowie der AVA andererseits festgeschrieben. Diese kann abgeschlossen werden, sobald die Kreditbeschlüsse beider Kantone rechtskräftig sind und die Plangenehmigungsverfügung des Bundesamts für Verkehr vorliegt.

Investitionsfolgekosten

Die geplanten Investitionen lösen jährliche Folgekosten von je rund 600'000 Franken bei der Bahn und bei der Strasse aus. Sie umfassen bei der Bahn die Abschreibung desjenigen Anteils der Investition, der nicht à fonds perdu, sondern über den Bahninfrastrukturfonds erfolgt sowie Investitionsfolgekosten (baulicher und betrieblicher Unterhalt). Betrieb und Unterhalt werden bei der Bahn durch die vom Bund festgelegte Trassenbenutzungsgebühren und Abschreibungsmittel aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert, bei der Strasse aus zweckgebundenen Mitteln des Kantons Zürich. Der gesamte bahnseitige Folgeaufwand fällt somit bei der AVA zulasten der Leitungsvereinbarung mit dem Bund an. Der strassenseitige Folgeaufwand geht zulasten des Kantons Zürich. Der Kanton Aargau beteiligt sich an keinen Investitionsfolgekosten.

Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024

in Franken	<i>Bis 2020</i>	Bu 2021	P 2022	P 2023	P 2024	Total
AFP 2021 - 2024 Globalbudget (FB 350)						
Aufwand	700'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	1'453'000	8'153'000
Ertrag						-
Saldo	700'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	1'453'000	8'153'000
aktueller Finanzbedarf GB (FB 350)						
Aufwand	247'000	1'000'000	3'600'000	3'600'000	3'403'000	11'850'000
Ertrag		-350'000	-1'260'000	-1'260'000	-1'280'000	-4'150'000
Saldo	247'000	650'000	2'340'000	2'340'000	2'123'000	7'700'000
Abweichung GB (FB 350)						
Aufwand	-453'000	-1'000'000	1'600'000	1'600'000	1'950'000	3'697'000
Ertrag		-350'000	-1'260'000	-1'260'000	-1'280'000	-4'150'000
Saldo	-453'000	-1'350'000	340'000	340'000	670'000	-453'000

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Aufgaben- und Finanzplans 2021–2024 war noch offen, ob die Kantonsbeiträge jeweils als Brutto- oder Nettobeiträge zu beantragen sind. Die angepassten Werte werden im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 entsprechend übernommen.

6.2 Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Der zuverlässige Betrieb und die erweiterte Leistungsfähigkeit der S17 sind wichtige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des ländlichen Zentrums Bremgarten und des urbanen Entwicklungsraums Mutschellen. Die S17 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. Dies würde den Verkehrsdruck auf den ohnehin schon stark belasteten Verkehrsachsen in der Agglomeration verschärfen. Die Strategie mobilität-AARGAU verlangt indessen für ländliche Zentren und urbane Entwicklungsräume einen steigenden Anteil von Bahn und Bus am Gesamtverkehr bis 2040, um die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abzuwickeln.

6.3 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Standortgemeinde Stadt Dietikon profitiert durch deutlich verbesserte Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss auf der Bremgartnerstrasse unmittelbar von den Ausbauten der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Das Ausbauprojekt ist eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des im kantonalen Richtplan festgesetzten Wohnschwerpunkts Mutschellenknoten in den Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen. Die übrigen Aargauer Gemeinden im Einzugsgebiet der S17 (namentlich Bergdietikon, Zufikon, Bremgarten und Wohlen) profitieren von langfristig gesicherten, leistungsfähigen und zuverlässigen Verbindungen in den Wirtschaftsraum des Zürcher Limmatals.

6.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Es handelt sich hier um ein kombiniertes Bahn- und Strassenprojekt des Kantons Zürich, an welches der Kanton Aargau beitragspflichtig ist. Die S17 ist Teil des Rückgrats der öV-Erschliessung des gemeinsamen Agglomerationsraums Limmattal der beiden Kantone Aargau und Zürich. Der Bund anerkennt durch seine Mitfinanzierung des Doppelspurausbaus im Rahmen des Agglomerationsprogramms deren grosse Bedeutung. Die von den Kantonen Aargau und Zürich noch zu beschliessenden Kreditvorlagen nehmen die vom Bund bestimmten zeitlichen Rahmenbedingungen auf, wonach die Realisierung bis 2027 gestartet sein muss. Bei späterer Realisierung würden die erwarteten Bundesbeiträge hinfällig. Dadurch, dass der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal die Notwendigkeit des Doppelspurausbaus anerkennt, besteht die Chance, dass die notwendige Leistungssteigerung bei der S17 nun sehr rasch realisiert werden kann. In diesem Sinne gilt es, das aktuelle Zeitfenster zusammen mit dem Kanton Zürich und dem Bund zu nutzen. Eine spätere – vollständig durch den Bund finanzierte, aber erst ab Zeithorizont 2045 mögliche – Umsetzung würde die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden im Einzugsgebiet der S17 auf lange Zeit stark beeinträchtigen.

7. Weiteres Vorgehen

Öffentliche Anhörung/Mitwirkung	Mai bis Juli 2021
Regierungsrats-Beschluss: Botschaft an den Grossen Rat	3. Quartal 2021
Beratung in der Kommission Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV)	4. Quartal 2021
Behandlung der Botschaft im Grossen Rat	4. Quartal 2021
Fakultatives Referendum	3 Monate
Abschluss Finanzierungsvereinbarung	2022
Realisierung	2022–2025

Zum Antrag

Der nachstehende 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 (§ 32 GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit e der Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Vorgesehener Anträge an den Grossen Rat

1.

Für das Bauvorhaben Doppelspurausbau Dietikon (ZH) der Aargau Verkehr AG zwischen den Stationen Reppischhof und Dietikon Bahnhof wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 11'850'000 Franken (Preisbasis 1. April 2019) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich an die baukostenindex- und zinsbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an. Der massgebende Index ist gemeinsam mit dem Bund zu definieren. Der vorgesehene Kantonsanteil nach Abzug des Bundesanteils beträgt 7'700'000 Franken.

2.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, für das Vorhaben "Doppelspurausbau Dietikon (ZH) der Aargau Verkehr AG zwischen den Stationen Reppischhof und Dietikon Bahnhof" einen Betrag von 11,85 Millionen Franken zusätzliche fremde Gelder aufzunehmen. Der Betrag passt sich an die baukostenindex- und zinsbedingten Mehr- und Minderaufwände an und reduziert sich um die Bundesbeiträge. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum nach § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung.