

Wynental- und Suhrentalbahn; Leistungsvereinbarung für die Infrastrukturfinanzierung 2013–2016; Grosskredit; Anpassung des Richtplans

1. Zusammenfassung

Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) ist das Rückgrat in der öV-Erschliessung der beiden Täler und in der Agglomeration Aarau. 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 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 Kanton 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 WSB Ende Juni 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 Kanton eine Priorisierung des Investitionsprogramms vorgenommen. Vorrang erhielten Investitionen, die zur Steigerung oder Erhaltung der Sicherheit (z.B. Sanierung Bahnübergänge, laufender Unterhalt der Bahnanlagen) beitragen oder sich aus gesetzlichen Auflagen und Vorschriften (z.B. BehiG) ergeben. Da die Zuständigkeiten der Finanzierung voraussichtlich geändert werden, erhielten auch die Publikumsanlagen Vorrang, die ab 2017 vollständig durch den Kanton zu finanzieren sind.

Das priorisierte Investitionsprogramm der WSB sieht für die Periode 2013–16 im Durchschnitt rund acht Millionen Franken Investitionen pro Jahr für den Substanzerhalt der Bahnanlagen, die Sanierung der Bahnübergänge und die Publikumsanlagen vor. Nach Abzug der Abschreibungsmittel resultiert ein Darlehensbedarf von rund 17 Millionen Franken. Der Bund beteiligt sich daran gestützt auf Art. 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) mit einem Anteil von 27 %. Für den Anteil des Kantons Aargau wird dem Grossen Rat gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) ein Grosskredit von netto 12,5 Millionen Franken zulasten der Verwaltungsrechnung beantragt. Die Verwendung der Mittel und das Controlling werden in einer Leistungsvereinbarung zwischen WSB, Bund und Kanton geregelt.

Im Kapitel Regionalzugverkehr des Richtplans sind Doppelspurabschnitte im Wynental als Vororientierung enthalten. Betriebliche Studien belegen die Notwendigkeit eines kurzen Doppelspurabschnitts in Oberkulm. Parallel zum Beschluss über das Infrastruktur-Investitionsprogramm ist daher der Doppelspurabschnitt im Richtplan festzusetzen.

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	1
2. Ausgangslage	4
2.1 Bisherige Praxis Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen.....	4
2.2 Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung	5
2.3 Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013–2016	6
2.4 Handlungsbedarf	6
3. Infrastrukturfinanzierung WSB	7
3.1 Investitionsplan 2013–2016 für die Infrastruktur der WSB.....	7
3.2 Darlehensbedarf	11
4. Finanzierung	12
4.1 Rechtsgrundlagen.....	12
5. Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit der WSB	13
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
6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung	15
7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	15
8. Weiteres Vorgehen	15
9. Anpassungen und Fortschreibung des Richtplans	15
9.1 Regionalzugsverkehr	15
9.2 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplantexts.....	16
9.3 Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte	17

2. Ausgangslage

Die Wynental- und Suhrentalbahn ist das Rückgrat der öV-Erschliessung beider Täler und der Agglomeration Aarau. 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 Kosten finanzieren Bund und Kantone gemäss 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 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 8. (und letzte) Vereinbarung regelte die Finanzierung der Eigentrassierung Reinach - Menziken der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB).

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 /12 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 (WSB: Kreuzungsstelle Unterentfelden Post / Doppelspurabschnitt Steinfeld - Suhr).

Einen Sonderfall stellt die Eigentrassierung der WSB zwischen Aarau und Suhr dar. Diese wurde mit Hilfe des Bundes zu rund 50 % aus dem Infrastrukturfonds als dringliches Vorhaben finanziert.

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 WSB im Rahmen der früheren Vereinbarungen Darlehen im Umfang von durchschnittlich 3 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. Im Kanton Aargau besteht die gesetzliche Vorgabe, 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 Jahren 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 bereits weit fortgeschritten. Folgende Schritte erfolgten bereits:

- 30. Juni 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
- 31. Oktober 2011: Einreichen der konsolidierten Offerten (Betrieb und Investition)
- Dezember 2011: Koordination zwischen Bund, Kanton(en) und Privatbahn (Priorisierung Investitionsprogramm, Entwurf Leistungsvereinbarung)

Bund und Kanton haben das Investitionsprogramm der WSB priorisiert und auf die in den Finanzplänen von Bund und Kanton 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 WSB 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 WSB 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 WSB mit Bahn 2000 deutlich angestiegen. Dazu beigetragen haben auch die Einführung des 15-Min.-Takts sowie der laufende Ausbau der Infrastruktur und die Rollmaterialerneuerung.

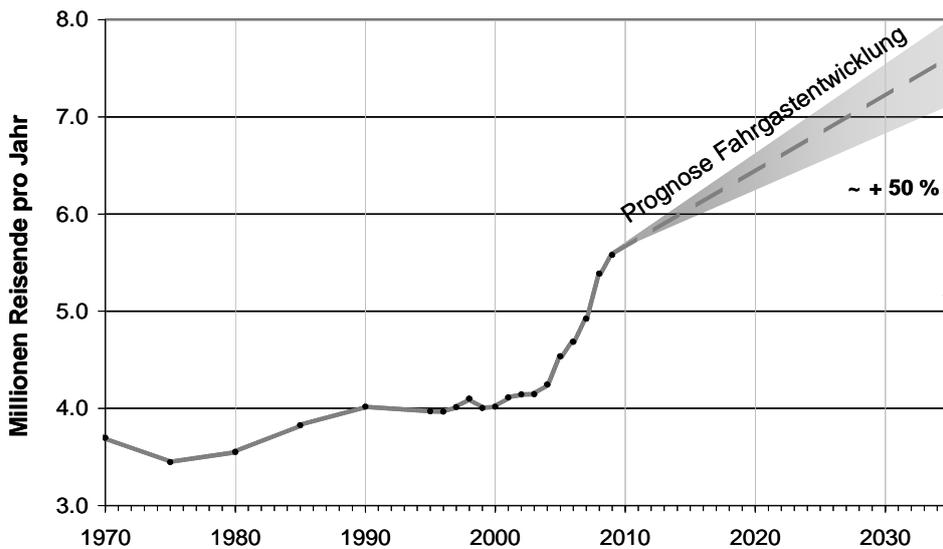


Abbildung 1: Prognose Fahrgastentwicklung WSB

Das Wachstum der Nachfrage im öffentlichen Verkehr stellt auch die WSB vor grosse Herausforderungen. In der Angebotsstrategie 2030 geht die WSB von einem Wachstum von rund 50 % aus. Mittelfristig muss die Transportkapazität mit längeren Zügen erhöht werden. Während viele WSB-Stationen bereits für 120 Meter lange Züge nutzbar sind, müssen die Publikumsanlagen an den verbleibenden Stationen ausgebaut werden. Für die künftige Entwicklung sind weitere Investitionen für die Fahrplanstabilität und die Bahnstromversorgung notwendig.

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 wichtigsten Infrastrukturvorhaben wie die Ausbauten der Kreuzungsstationen Oberkulm, Zetzwil, Sanierung Bahnübergänge, Eigentrassierung Unterkulm etc. sind im Mehrjahresplan enthalten und sollen nun schrittweise umgesetzt werden.

3. Infrastrukturfinanzierung WSB

3.1 Investitionsplan 2013–2016 für die Infrastruktur der WSB

Die WSB musste bis 30. Juni 2011 den Investitionsplan für die Jahre 2013 bis 2016 beim Bund zur Prüfung einreichen. Das in diesem Entwurf beantragte Netto-Investitionsvolumen von jährlich über 11 bis 12 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)
- Gesetzliche Auflagen und Vorschriften (z.B. BehiG)
- Publikumsanlagen (die voraussichtlich nach 2017 zu 100 % vom Kanton zu finanzieren sind)

Das Netto-Investitionsvolumen konnte mit dieser Priorisierung um rund einen Drittel auf durchschnittlich 8 Millionen Franken pro Jahr gesenkt werden.

Durch diese Priorisierung werden hauptsächlich Investitionen für Bahnanlagen im Umfang von drei bis vier 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	720	720	720	720
Gleis Totalumbauten	1'380	1'040	2'000	2'205
Ersatz Fahrleitungen	925	785	425	200
Umbau Station Oberkulm (inkl. Doppelspurabschnitt)	250	1'000	3'000	2'000
Umbau Station Zetzwil (inkl. Gleiserneuerung)	540	2'220	1'500	-
Diverse Stationen: Erneuerung Publikumsanlagen, Anpassung an BehiG (Perronerhöhungen, Rampen)	530	485	495	640
Diverse Investitionen Netz	145	155	160	150
Ersatz Fernsteuerung Suhrental / Zugsicherungssystem	1'000	1'000	240	720
Bahnstromversorgung (Erneuerung und Erweiterung)	500	500	730	1'130
Umbau Station Schöffland (1. Etappe Erneuerung und Perronverlängerung, Erneuerung Fahrleitung, Gleis)	-	-	-	1'800
Neue Haltestelle Reinach Eien/Moos (Anteil WSB)	-	-	500	-
Total Netto-Investitionen	5'990	7'905	9'770	9'565

Tabelle 1: Investitionsplan WSB 2013–2016

Nicht enthalten in diesem Investitionsplan sind die Projekte des Agglomerationsprogramms AareLand (Eigentrossierung Oberentfelden Zentrum und Haltestelle Torfeld Süd). Diese sollen vom Bund mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds unterstützt werden (Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation) und müssen deshalb von einer Finanzierung gestützt auf Art. 56 EBG ausgenommen werden (keine Doppelsubventionierung durch den Bund). Für diese Vorhaben werden zu einem späteren Zeitpunkt separate Kredite beantragt.

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. Gleistotalumbauten, Ersatz Fahrleitungen etc.) in der Folgeperiode weitergeführt, so müssen die Mittel dafür dann zumal neu beantragt werden.

Die Mehrheit der vorgesehenen Objekte werden gemäss Planung der WSB in der vierjährigen Periode abgeschlossen. Ausnahmen sind die grösseren Stationsumbauten Oberkulm und Schöffland. Beim Umbau der Station Oberkulm geht die WSB davon aus, dass die Hauptarbeiten 2016 abgeschlossen sind. 2017 fallen voraussichtlich noch Fertigstellungsarbeiten mit einem geschätzten Aufwand von rund 0,5 Millionen Franken an. Beim Umbau der Station Schöffland geht es einerseits um ein Projekt Perron- und Gleisanlagen und andererseits um ein Projekt Aufnahmegebäude in Verbindung mit der geplanten Überbauung des Bahnhofareals. Priorität haben die für den Bahnbetrieb unerlässlichen Perron- und Gleisanlagen. Die Finanzierung einer zweiten Etappe ist noch nicht geklärt und ist allenfalls Gegenstand einer Folgevereinbarung.

Erläuterungen zu den einzelnen Investitionspositionen

- Sanierung Bahnübergänge

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Netz der WSB 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. Angesichts der schwierigen Verhandlungen ist zurzeit offen, ob die Frist für sämtliche Bahnübergänge eingehalten werden kann. Das laufende Sanierungsprogramm wird dennoch mit hoher Priorität weitergeführt. Im Investitionsplan sind jährlich netto 720'000 Franken vorgesehen. Hinzu kommen die Beiträge der Strasseneigentümer, die gemäss Eisenbahngesetz beitragspflichtig sind. Insgesamt sollen für das Sanierungsprogramm jährlich 1,2 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Nicht enthalten in diesen Mitteln sind die Bahnübergänge, die im Rahmen von Projekten (z.B. Oberkulm) saniert werden.

- Gleistotalumbauten

Das Schienennetz der WSB umfasst rund 45 Kilometer Gleise und über 100 Weichen. Bei einer Gebrauchsdauer von 25 bis 33 Jahre müssen jährlich 1,4 bis 1,8 Kilometer Gleis und zwischen drei und fünf Weichen ersetzt werden. Teilweise müssen auch der Unterbau und die Entwässerungsanlagen saniert werden. Der jährliche Mittelbedarf für den Schienenunterhalt variiert von Jahr zu Jahr aufgrund der Länge der zu sanierenden Abschnitte. Im Durchschnitt beträgt der jährliche Gleis- und Weichenunterhalt rund 1,7 Millionen Franken. Von 2013 bis 2016 stehen Weichen beim Distelberg, in Gränichen und Reinach an. Bei den Gleistotalumbauten stehen die Abschnitte Leimbach - Reinach Nord und Gränichen Oberdorf - Bleien bevor.

- Ersatz Fahrleitungen

Gemäss Investitionsplan wird 2012/2013 zwischen Zetzwil und Leimbach die alte Fahrleitung mit windschiefer Abspannung komplett durch das weniger störungsanfällige Fahrleitungs-

system mit senkrechter Fahrdrabtabspannung ersetzt. Ab 2013 ist der Ersatz der Fahrleitung im Abschnitt Oberkulm - Schoren vorgesehen. Weiter stehen diverse laufende Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten beim Fahrstrom an.

- Umbau Station Oberkulm (inkl. Doppelspurabschnitt)

Bis 2016 steht die Totalerneuerung der Bahnanlagen in Oberkulm an. Gleichzeitig besteht Handlungsbedarf bei den Publikums- und Sicherungsanlagen. Aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeit zwischen Oberkulm und Oberkulm Post muss für einen stabilen Betrieb der WSB und die Optimierung des Fahrplans ein rund 350 Meter langer Doppelspurabschnitt gebaut werden. Weiter besteht Handlungsbedarf bei den Publikumsanlagen der Haltestelle Oberkulm Post. Es ist deshalb vorgesehen, die beiden Haltestellen Oberkulm und Oberkulm Post zu einer neuen, behindertengerechten Bahnhalttestelle zusammenzufassen. Mit dem Projekt können zudem mehrere Bahnübergänge aufgehoben oder saniert werden.

- Umbau Station Zetzwil (inkl. Gleiserneuerung)

Bei den Perron- und Gleisanlagen der Station Zetzwil stehen umfangreiche Unterhaltsmassnahmen an. Die heutigen Perronanlagen entsprechen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und müssen angepasst werden. Die Kreuzungsstation ist heute mit verschleissintensiven Rückfallweichen ausgerüstet. Diese stellen bezüglich Sicherheit ein Risiko dar. So kam es bei der WSB vor zwei Jahren zu einer Entgleisung, als eine Zugskomposition in Folge einer defekten Fahrleitung im Weichenbereich zurücksetzen wollte und die Weiche in falscher Richtung befuhr. Im Rahmen der Erneuerung der Gleis- und Sicherungsanlagen werden elektrische Weichen eingebaut.

- Umbau Station Schöffland

Die Perronkanten in Schöffland entsprechen nicht den Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz und sind zu kurz für 120 Meter lange Züge der WSB. In einer ersten Etappe sollen die Perronanlagen umgebaut und die Gleis- und Fahrleitungsanlage angepasst werden. Das Aufnahmegebäude, in welchem die Verkaufsstelle und Diensträume für das Zugpersonal untergebracht sind, ist in einem schlechten Zustand. Zurzeit klären die WSB und die Gemeinde Schöffland die Möglichkeiten einer Überbauung im Bahnhofperimeter und einer neuen Busanbindung ab. Diese Überbauung könnte in Zukunft die Verkaufsstelle und die Diensträume der WSB aufnehmen. Die Mittel für diese zweite Etappe stehen jedoch erst nach 2017 zur Verfügung.

- Investitionen bei diversen Stationen

Der Hauptanteil der Investitionen ist für die Anpassung der Perronanlagen an die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz vorgesehen. In den nächsten vier Jahren werden die Perrons der Haltestellen Hirschtal, Oberentfelden Uerkenbrücke, Bleien Liebegg und Schöffland Nordweg auf einer Länge von mindestens 40 bis 60 Meter auf einen niveaugleichen Einstieg erhöht und das Blindenleitsystem (taktile Linien) ergänzt. In kleinerem Umfang sind im Investitionsplan Mittel für den laufenden Unterhalt der Haltestellenausüstung vorgesehen. Bei Bedarf werden die Möblierung, der Witterungsschutz und die Fahrgastinformation erneuert. Der punktuelle Ausbau der Videoüberwachungsanlagen soll den Vandalismus eindämmen, die subjektive Sicherheit für die Fahrgäste verbessern und Folgeschäden reduzieren.

- Diverse Investitionen Netz

Die für den Unterhalt des Netzes benötigten Werkzeuge, Maschinen und Transportfahrzeuge werden im täglichen Einsatz stark beansprucht und müssen gewartet sowie bei Bedarf ersetzt werden.

- Fernsteuerung Suhrental / Zugsicherungssystem

Mit der Eigentrassierung Aarau - Suhr wurde die Fernsteuerung des Wynentals auf das System Ittis umgestellt. Die bestehende Fernsteuerung des Suhrentals (Typ Domino) erreicht in den nächsten Jahren das Ende der Lebensdauer. Ersatzteile für die Übertragungseinrichtungen werden nicht mehr hergestellt. Diese Fernsteuerung soll 2013 bis 2015 modernisiert und wie das Wynental auf den Typ Ittis umgestellt werden. Beim Zugsicherungssystem ZSL 90 hat der Hersteller angekündigt, dieses ab Mitte 2020 technisch nicht mehr zu unterstützen. In den nächsten vier Jahren soll zusammen mit anderen Privatbahnen (die das gleiche Zugsicherungssystem einsetzen) evaluiert werden, wie der Lebenszyklus der bestehenden Zugsicherung ZSL 90 deutlich über den Horizont 2020 hinaus verlängert und die Beschaffung eines neuen und teureren Systems hinausgeschoben werden kann.

- Bahnstromversorgung (Erneuerung und Erweiterung)

Mittelfristig muss aufgrund der steigenden Nachfrage die Transportkapazität erweitert werden. Im Vordergrund steht die Dreifachtraktion der WSB-Züge in den Hauptverkehrszeiten. Nebst dem Ersatz bestehender Gleichrichteranlagen muss die Bahnstromversorgung schrittweise mit zusätzlichen Gleichrichtern ausgebaut und die Leistung der Fahrleitungen verstärkt werden.

- Neue Haltestelle Reinach Eien/Moos

Das Industriegebiet im Norden von Reinach ist ein Entwicklungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung. In den vergangenen Jahren fand eine grosse Entwicklung statt. Das Gebiet ist nicht mit dem öV erschlossen. Im Mehrjahresprogramm und im Richtplan ist deshalb eine zusätzliche WSB-Haltestelle Eien/Moos vorgesehen. Geplant ist eine einfache Haltestelle (Perronkante, Witterungsschutz, Haltestellenzugänge). Eine zusätzliche Haltestelle ist eine Erweiterungsinvestition, an welcher sich die Gemeinden entsprechend der Praxis zu beteiligen haben. Im Investitionsplan ist der Netto-Anteil der WSB von 0,5 Millionen Franken eingestellt.

3.2 Darlehensbedarf

Der Darlehensbedarf der WSB für die Jahre 2013 bis 2016 ergibt sich aus den Netto-Investitionen abzüglich der jährlichen Abschreibungsmittel, die im Rahmen des Bestellverfahrens als Abgeltungen der WSB 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 ist gedeckt. Es besteht sogar ein kleiner Überschuss von 0,7 Millionen Franken, welcher den Darlehensbedarf entsprechend mindert.

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

Mittelfristplan (LV 2013 - 2016)	2013	2014	2015	2016
Total Netto-Investitionen	5'990	7'905	9'770	9'565
Finanziert über Abschreibungsmittel	-3'405	-3'870	-4'815	-4'010
Total ungedeckter Darlehensbedarf	2'585	4'035	4'955	5'555

Tabelle 2: Darlehensbedarf 2013–2016

4. Finanzierung

Nach Art. 49 Abs. 1 EBG finanzieren die Besteller (Bund und Kanton) 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 27%	700	1'090	1'340	1'500	4'630
Investitionsdarlehen Anteil Kanton 73%	1'885	2'945	3'615	4'055	12'500
Total Investitionsdarlehen	2'585	4'035	4'955	5'555	17'130

Tabelle 3: Beteiligung Bund / Kanton 2013–2016

Die Kantonsanteile werden vom Bund mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Ende 2011 hat der Bundesrat die neu berechneten Kantonsanteile beschlossen. Für die Infrastruktur hat der Kanton Aargau unverändert einen Anteil von 73 % zu übernehmen.

Die Anteile des Bundes und des Kantons werden der WSB 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.

4.1 Rechtsgrundlagen

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

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 WSB

5.1 Zweck und Vorgaben

Die Leistungsvereinbarung legt die Infrastrukturfinanzierung der WSB und die zu erbringenden Leistungen für die nächsten vier Jahre verbindlich fest. Die Mittelfristplanung und der Investitionsplan für vier Jahre sind 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 WSB periodisch über den Stand der Zielerreichung und den Projektfortschritt der einzelnen Vorhaben Bericht zu erstatten. Dieser erfolgt durch regelmässige Aussprachen, einem Zwischenbericht per 30. Juni und einem Jahresbericht per 31. Dezember.

Abweichungen zu den vereinbarten Zielen und Leistungen müssen durch die WSB begründet werden. Zeichnen sich negative Kostenentwicklungen bei einem Vorhaben ab, ist die WSB 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 Kanton) 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 WSB in verschiedenen Kleinkrediten und einem Grosskredit (Doppelspurausfahrt Oberkulm) folgende Mittel eingestellt:

AFP-Positionen / Finanzbedarf	AFP 2012–2015				
	Budget 2012	Plan / Budget 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016
in 1'000 Franken					
Geplanter Nettoaufwand Klein- und Grosskredite gemäss AFP 2012–2015	-1'400	-2'350	-600	-1'100	
Finanzbedarf gemäss Investitionsprogramm (Leistungsvereinbarung WSB 2013–2016)		-1'885	-2'945	-3'615	-4'055 ⁽¹⁾
Abweichung zum AFP 2012–2015	1'400	465	-2'345	-2'515	

Tabelle 4: Vergleich Finanzbedarf mit AFP 2012–2015;
⁽¹⁾ Jahrestrenche 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 Fr. 500'000.– 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 Sanierung der Bahnübergänge, die Ausbauten der Kreuzungsstationen Oberkulm und Zetzwil sowie die Doppelspurausfahrt Oberkulm in Richtung Oberkulm Post und die Eigen-trassierung Unterkulm sind in dem vom Grossen Rat am 28. August 2007 beschlossenen Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr als mittelfristige Massnahme enthalten. Ausgewiesen ist im Zeitraum von 2012 bis 2017 ein Mittelbedarf von 18,2 Millionen Franken. Das entspricht durchschnittlich 3 Millionen Franken pro Jahr.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Der zuverlässige und sichere Betrieb der Wynental- und Suhrentalbahn ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der beiden Täler und der Agglomeration Aarau. Die WSB 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.

9. Anpassungen und Fortschreibung des Richtplans

Im Richtplan sind diverse Doppelspurabschnitte im Wynental (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 72) summarisch als Vororientierung zusammengefasst.

9.1 Regionalzugsverkehr

Betriebliche Studien belegen die Notwendigkeit eines Doppelspurabschnitts in Oberkulm und die Zusammenfassung der beiden Haltestellen Oberkulm und Oberkulm Post. Mit der Überprüfung des Haltestellenkonzepts in Bezug auf Siedlungsbestand und Baulandreserven ist die Abstimmung Siedlung und Verkehr erfolgt. Der Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt kann im Richtplan festgesetzt werden.

Für die Neue Haltestelle Reinach Eien wurden die notwendigen betrieblichen Abklärungen getroffen und der Haltestellenlage in Bezug auf die Siedlung geklärt. Sie kann im Richtplan festgesetzt werden.

9.2 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplanteurtext

Der Richtplanteurtext wird wie folgt angepasst, Kapitel M 3.3 Regionalzugsverkehr:

Aktueller Richtplanteurtext

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Lenzburg-Beinwil a.S.	Seetalbahn: Sicherungstechnische Sanierung und rationalisierter Bahnbetrieb	25	G6-H8
---	---	---	---
Oftringen	Verschiebung Haltestelle Oftringen Küngoldingen	61	D8
Seon	Neue Haltestelle Seon Nord	59	G7
---	---	---	---

Neue Festsetzung im Richtplanteurtext (fett)

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Lenzburg-Beinwil a.S.	Seetalbahn: Sicherungstechnische Sanierung und rationalisierter Bahnbetrieb	25	G6-H8
Oberkulm	Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt	72a	G8
Oftringen	Verschiebung Haltestelle Oftringen Küngoldingen	61	D8
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Seon	Neue Haltestelle Seon Nord	59	G7
---	---	---	---

Aktueller Richtplanteurtext

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Oftringen	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	78	D7
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Seon	Neue Haltestelle Seon Birren	69	G6
---	---	---	---

Fortschreibung im Richtplanteurtext (durchgestrichen)

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

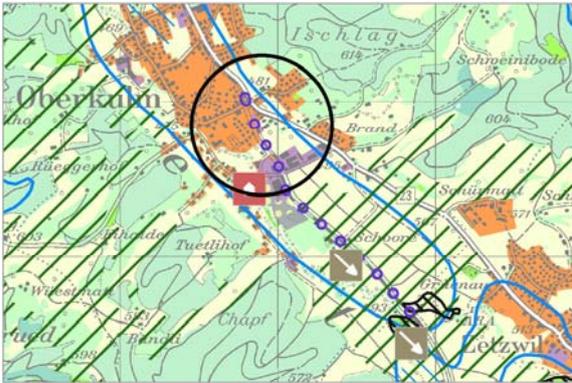
3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Oftringen	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	78	D7
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Seon	Neue Haltestelle Seon Birren	69	G6
---	---	---	---

9.3 Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte

Die Richtplan-Gesamtkarte wird wie folgt angepasst:

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)

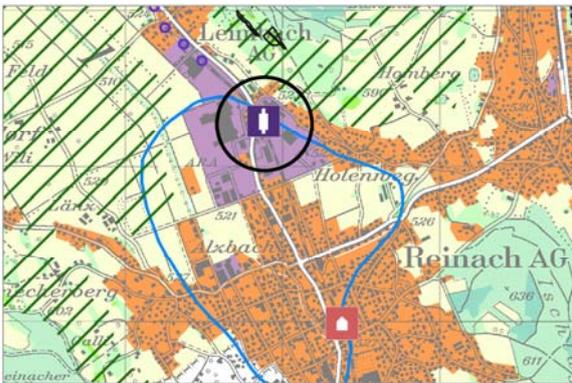


Anpassung Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)

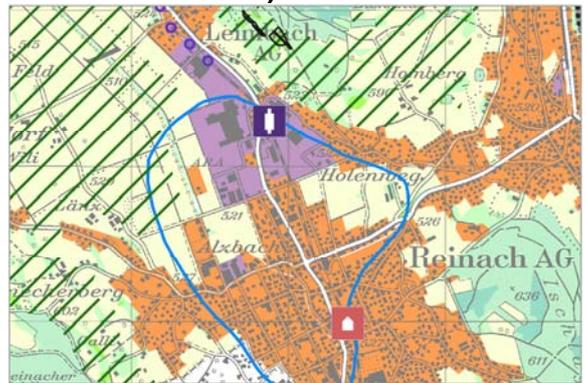


Stationsausbau Oberkulm inklusive
Doppelspurabschnitt

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)



Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte unverändert (Ausschnitt Original- massstab 1:50'000)



Neue Haltestelle Reinach Eien

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.

Anpassung des Richtplans:

a)

Der Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 84) wird festgesetzt.

b)

Die Neue Haltestelle Reinach Eien (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 68) wird festgesetzt.

2.

Zur Finanzierung des Infrastruktur-Investitionsprogramms der WSB in den Jahre 2013 bis 2016 wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von 12,5 Millionen Franken beschlossen. Der Kredit wird in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens gewährt.

3.

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