

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 7. Juli 2010

1056. BDWM Transport AG (Sanierung Reussbrücke; Objektvereinbarung – Sanierung Reussbrücke, Investitionsbeitrag)

1. Ausgangslage

Gemäss Art. 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) kann der Bund Beiträge sowie verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen an Transportunternehmen für die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen gewähren. Durch die Investitionen soll die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit der Transportunternehmen wesentlich verbessert werden. Die Gewährung von Bundesbeiträgen oder Darlehen an Investitionen für technische Verbesserungen setzt gemäss Art. 56 EBG die Mitwirkung der Kantone voraus.

Die BDWM Transport AG betreibt die S-Bahn Linie 17 von Dietikon bis Wohlen, die unter anderem über die sanierungsbedürftige Reussbrücke führt. Die ungedeckten Kosten für Infrastruktur und Betrieb werden zwischen den Kantonen Aargau und Zürich entsprechend der Streckenlänge auf dem jeweiligen Kantonsgebiet und der Haltestellenabfahrten aufgeteilt. Für die Strecke Dietikon bis Wohlen übernehmen der Kanton Aargau 80% und der Kanton Zürich 20% der Kosten. Der Bund wickelt seine Beiträge nach Art. 56 EBG über Rahmenkredite ab.

2. Neunter Rahmenkredit

Mit dem 9. Rahmenkredit für 2007–2010 hat der Bund die Methode der Finanzierung per 2007 geändert, indem er von der bisherigen Objektfinanzierung zu einer zeitbezogenen Programmfinanzierung übergegangen ist. Er finanziert nicht mehr einzelne Projekte, sondern ganze Investitionsprogramme mittels jährlicher Programmvereinbarungen. Den Unternehmen werden die fehlenden Mittel aus ungedeckter Finanzierung als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen zur Verfügung gestellt.

Die Kantone Aargau und Zürich halten demgegenüber aufgrund der kantonalen Gesetzgebung vorderhand noch an der Objektfinanzierung fest. Demzufolge muss die BDWM Transport AG für die Investitionen mit den Kantonen eine Objektvereinbarung abschliessen, mit dem Bund jedoch eine Programmfinanzierung, in welcher der Bundesanteil an der Sanierung der Reussbrücke enthalten ist. Aus diesem Grund ist der Bund im Gegensatz zu früher nicht mehr Vertragspartner bei der abzuschliessenden Objektvereinbarung.

Die BDWM Transport AG hat in der Mittelfristplanung für die Jahre 2010–2013 einen Mittelbedarf für sämtliche Infrastrukturinvestitionen von rund 52,9 Mio. Franken angemeldet. Davon sollen voraussichtlich 13,7 Mio. Franken aus Abschreibungsmitteln gedeckt werden. Die verbleibenden 39,2 Mio. Franken müssen vom Bund und den Kantonen Aargau und Zürich mit einem zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen gemäss Art. 56 EBG finanziert werden. Die Finanzierung des Bundes erfolgt aus den Mitteln des 9. Rahmenkredites.

3. Sanierung Reussbrücke in Bremgarten

Die Reussbrücke der BDWM Transport AG in Bremgarten wurde 1911 gebaut und ermöglicht eine durchgehende Bahnverbindung zwischen Dietikon und Wohlen. Das 156 m lange Bauwerk ist als Bogenbrücke konzipiert und prägt mit seinen drei Hauptbögen und sechs Vorbögen das Stadtbild von Bremgarten.

Die Reussbrücke weist seit der letzten Instandsetzung von 1983 verschiedene Schäden auf, die auch von aussen sichtbar sind. Eine Zustandsuntersuchung durch ein Ingenieurunternehmen Ende 2007 ergab, dass insbesondere die Fugen durch den unkontrollierten Wassereintritt angegriffen werden, was nach und nach zu einer tief greifenden Beeinträchtigung des Tragsystems führt. Aus diesem Grund ist eine umfassende Instandsetzung des Bauwerks mit einer wirksamen Abdichtung erforderlich. Ende 2008 wurden zusätzlich auch die Pfeiler untersucht. Die Unterwasserkontrolle ergab, dass sie in gutem Zustand sind und somit keine teuren Unterwasserarbeiten durchgeführt werden müssen.

Die Arbeiten umfassen im Wesentlichen die Betoninstandsetzung der Tragstruktur und den vollständigen Ersatz des Brückenüberbaus (Schottertrog), der gleichzeitig als wirksame Abdichtung für die darunter liegende Tragkonstruktion dient. Für die Instandsetzungsarbeiten wird die Brücke beidseitig eingerüstet. An der gesamten Tragkonstruktion werden die kleineren, schadhaften Stellen ausgespachtelt und Risse ausinjiziert. Bei grösseren Schadensstellen wird die Betonoberfläche reprofiliert. Schadhafte Fugen werden ausgebessert oder erneuert. Weiter werden Kalkausblühungen entfernt und die gesamte Betonoberfläche gereinigt.

Der Einbau eines neuen Schottertrog erfordert den Unterbruch des Bahnbetriebs. Um die Auswirkungen auf die Reisenden gering zu halten, erfolgt der Ersatz des Brückenüberbaus in mehreren Etappen während Total sperren an Wochenenden. Dabei werden in jeder Etappe das Gleis ausgebaut, die bestehenden Betonbrüstungen abgebrochen und anschliessend der neue Schottertrog mit vorgefertigten Betonelementen aufgebaut. Damit der Bahnbetrieb möglichst wenig eingeschränkt

ist, wird das Gleis bis zur nächsten Etappe wieder provisorisch eingebaut. Nachdem der Schottertrog abgedichtet und die Entwässerung erstellt sind, werden das definitive Gleis und der Kabelkanal verlegt sowie die neue Fahrleitung montiert. Es folgen verschiedene Fertigstellungsarbeiten wie z. B. die Montage des neuen Brückengeländers.

Der Kostenvoranschlag rechnet mit folgenden Kosten:

	in Franken
Ingenieurbau	5 530 000
Bahntechnik	600 000
Technische Arbeiten	640 000
Baunebenkosten	20 000
Diverses, Nebenarbeiten, Provisorien usw.	310 000
Sicherheits- und Verkehrsdienst	140 000
Total (ohne MWSt)	7 240 000

Von den Gesamtkosten entfallen 80% auf den Kanton Aargau und 20% auf den Kanton Zürich. Der Bund leistet gestützt auf Art. 56 EBG einen Beitrag von 27% an den Anteil des Kantons Aargau und von 20% an den Anteil des Kantons Zürich.

Die Investitionskosten verteilen sich schwerpunktmässig auf die Jahre 2010 und 2011. Als Folgekosten fallen jährliche Abschreibungen von rund Fr. 200 000 an. Die Abschreibungsdauer der einzelnen Bauteile bewegt sich im Rahmen von 25 bis 50 Jahren. Die künftigen Unterhaltskosten dürften sich im bisherigen Rahmen bewegen.

4. Finanzierung

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der Kantone voraus. Aufgrund der seit Langem zwischen den Kantonen Aargau und Zürich bestehenden Kostenaufteilung bei Investitionen sowie der heutigen Einreihung der Kantone gemäss Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltung und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV, SR 742.101.2) ergibt sich für die Sanierung der Reussbrücke folgende Verteilung der Lasten auf die drei beteiligten Partner:

	in Franken
Bund	25,60%
Kanton Aargau	58,40%
Kanton Zürich	16,00%
Total	7 240 000

Der Anteil des Kantons Zürich an die Sanierung der Reussbrücke beträgt insgesamt Fr. 1 158 400 und wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen ausgerichtet. Der vereinbarte Betrag gilt als Kosten-dach. Sowohl teuerungs- als auch projektbedingte Mehrkosten, die

über das Kostendach hinausgehen, müssen innerhalb des Projektes kompensiert oder mit ordentlichen Abschreibungsmitteln der BDWM Transport AG finanziert werden. Der Beitrag stützt sich auf §§ 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1998 (PVG; LS 740.1). Der Betrag ist der Investitionsrechnung des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) zu belasten. Die jährlichen Anteile des Kantons Zürich von voraussichtlich Fr. 287'000 für 2010 und von Fr. 871'000 für 2011 sind im Budget 2010 sowie im KEF 2010–2013 enthalten. Die Investitionen werden zulasten des Verkehrsfonds (5920.5640.0000, Investitionsbeiträge an gemischt-wirtschaftliche Unternehmen) über die Dauer von 25 Jahren abgeschrieben.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat dem Kredit mit Beschluss Nr. 2009-001179 am 12. August 2009 zugestimmt und die Objektvereinbarung zur Sanierung der Reussbrücke bereits unterzeichnet. Der Bund hat seinen Anteil im Rahmen der jährlichen Programmvereinbarungen mit der BDWM Transport AG mit Vereinbarung Nr. 0048/21 vom 12. Februar 2010 bereits zugesichert.

5. Investitionsvereinbarungen

Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Kredites durch den Kanton Aargau war Art. 33 der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFV; SR 742.101.1) massgebend für den Abschluss einer Investitionsvereinbarung. Die Investitionsvereinbarung wurde vom Kanton Aargau gemäss dieser Verordnung ausgefertigt und unterzeichnet.

Im Rahmen der Bahnreform 2.1 wurden verschiedene Verordnungen des öffentlichen Verkehrs überarbeitet und auf den 1. Januar 2010 in Kraft gesetzt. Unter anderem wurde auch die Finanzierung der Infrastruktur der Bahnen in der neuen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV; SR 742.120) geregelt. Gemäss Art. 16 KFEV finanzieren nach wie vor der Bund und die beteiligten Kantone mit bedingt rückzahlbaren Darlehen die Infrastruktur der Bahnen, soweit die Abschreibungsmittel dazu nicht ausreichen. Neu ist allerdings, dass gemäss Art. 20 KFEV in Zukunft nicht mehr für einzelne Objekte Vereinbarungen abgeschlossen werden, sondern dass für das ganze Investitionsprogramm eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss. Darin werden die Leistungen und die zu erreichenden Ziele umschrieben und Art und Umfang der Finanzhilfen sowie die Dauer der Vereinbarung festgelegt. Der Bund hat mit der BDWM Transport AG für das Jahr 2010 bereits eine Programmvereinbarung nach neuem Recht abgeschlossen, die seinen

Anteil an der Sanierung der Reussbrücke enthält. Gestützt auf diese Vereinbarung können die Kantone Aargau und Zürich ihrerseits die entsprechende Vereinbarung für die Sanierung der Reussbrücke mit der BDWM Transport AG abschliessen. Für das Jahr 2010 kann dies noch mit der bereits 2009 vom Kanton Aargau unterzeichneten Investitionsvereinbarung geschehen. Die Zahlungen in den nächsten Jahren setzen wiederum voraus, dass alle Beteiligten ihre Anteile leisten.

Für den Kanton Zürich ist die Volkswirtschaftsdirektion zum Abschluss der Vereinbarungen zu ermächtigen. Die Unterzeichnung wird nach allseitiger Kreditbewilligung vorgenommen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die Sanierung der Reussbrücke in Bremgarten wird der BDWM Transport AG eine Subvention von höchstens Fr. 1158 400 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe 5920, Verkehrsfonds, zu-gesichert.

II. Mit der BDWM Transport AG und dem Kanton Aargau wird eine Vereinbarung über diesen Investitionsbeitrag abgeschlossen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

IV. Der Zürcher Verkehrsverbund wird ermächtigt, nach Abschluss der Vereinbarung die Zahlungen nach Massgabe des Baufortschritts und der Bestimmungen der Vereinbarung zulasten des Verkehrsfonds auszuführen.

V. Mitteilung an das Bundesamt für Verkehr, Sektion Schienennetz, 3003 Bern, das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, sowie an die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi