

Antrag des Regierungsrates vom 23. Februar 2022

5799

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Objektkredits für die Um-
gestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 23. Februar 2022,

beschliesst:

I. Für die mit dem Doppelspurausbau der Bahnstrecke Bremgarten–Dietikon verbundene Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon wird ein Objektkredit von Fr. 17 498 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

II. Der Objektkredit wird entsprechend eines gemeinsam mit dem Bund zu definierenden Indexes an die Teuerung angepasst. Preisbasis der Kreditvorlage ist der 1. April 2019.

III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

1. Ausgangslage

Die Aargau Verkehr AG (AVA) betreibt die Bahnlinie S17 auf der Strecke Dietikon–Bremgarten–Wohlen. Sie verläuft zum grössten Teil auf dem Gebiet des Kantons Aargau und erschliesst als leistungsfähige Verbindung des öffentlichen Verkehrs den ländlichen Raum um Bremgarten und das Gebiet Mutschellen. Im Bahnhof Dietikon ist sie mit kurzen Umsteigezeiten an die Zürcher S-Bahn (Linien S11 und S12) angebunden. Der Betrieb der S17 wird von den Kantonen Aargau und Zürich sowie vom Bund gemeinsam bestellt und finanziert.

Der Streckenabschnitt Bremgarten–Dietikon der S17 ist zu einem grossen Teil einspurig trassiert. Verschiedene Doppelspurabschnitte sowie Kreuzungsstationen ermöglichen den Betrieb der Linie im 15-Minuten-Takt während den Spitzenzeiten. Das wenig flexible Betriebsregime ist allerdings verspätungsanfällig. Dies hat zur Folge, dass die fahrplanmässig vorgesehenen Anschlüsse von und zu anderen Linien des öffentlichen Verkehrs nicht mit der erforderlichen Zuverlässigkeit gewährleistet werden können. Die Züge der S17 verkehren in Dietikon heute zudem abschnittsweise in Gegenrichtung zu den übrigen Strassenverkehrsteilnehmenden, was wegen den gegenseitigen Behinderungen zu zusätzlichen Zugverspätungen sowie unerwünschten Rückstausituationen im Strassennetz und damit zu Verspätungen auf den städtischen Buslinien führt.

Durch einen Ausbau des heute einspurigen Trassees auf dem Gebiet der Stadt Dietikon zur Doppelspur soll die Fahrplanstabilität der S17 verbessert und damit eine zuverlässigere Anschlusssituation von und zu den im Limmattal verkehrenden S-Bahnen, zur neuen Limmattalbahn und den verschiedenen Buslinien geschaffen werden. Der neue Doppelspurabschnitt ist abgestimmt mit den längerfristigen Ausbaubedürfnissen der AVA. Die damit zusammenhängenden künftigen Investitionen werden vom Bund im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme getragen.

2. Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst bahnseitig den Ausbau der bestehenden 1,7 km langen Einspurstrecke ab der Strassenkreuzung Bremgartner-/Schöneeggstrasse bis zur Haltestelle Stoffelbach in Dietikon zur Doppelspur. Damit wird im Bereich des Stadthauses in Dietikon der Anschluss an das Ende 2022 in Betrieb gehende Doppelspurtrasse der Limmattalbahn

ermöglicht. Im Rahmen des Vorhabens werden die Gleis-, Perron-, Fahrleitungs- und Stellwerkanlagen vollständig erneuert und ausgebaut. Die Stellwerkanlagen wurden gemeinsam mit der Limmattalbahn geplant. Die bahntechnischen Sicherungsanlagen werden abgestimmt auf den zukünftigen Betrieb der Limmattalbahn erneuert sowie mit zusätzlichen Anlagen zur Steuerung und Überwachung des Bahnbetriebs ergänzt. Für die neu zentralisierten Stellwerkanlagen sind zusätzliche Räume beim Bahnhof Dietikon vorgesehen.

In der Bremgartnerstrasse werden die Züge der S17 weiterhin als Strassenbahn im Mischverkehr verkehren, jedoch neu richtungsbezogen zusammen mit dem Individualverkehr. Die bestehenden Haltestellen Bergfrieden und Schöneeggstrasse werden neu mit Mittelperrons erstellt und auf den künftig geplanten Betrieb mit bis zu 105 m langen Zugkompositionen ausgelegt. Die neu hindernisfrei ausgeführten Perrons werden mit Witterungsschutz und der Standardmöblierung der AVA ausgerüstet. Die für den Bahnersatzbetrieb mit Bussen vorgesehenen Haltekanten werden im Bereich der Haltestellen der S17 angeordnet. Kurz vor der Haltestelle Stoffelbach, die mit zwei aussenliegenden Perrons geplant ist, schwenkt das Bahntrasse rechts weg von der Strasse in ein seitlich gelegenes Eigentrassee. Diese Verschiebung ermöglicht eine Vereinfachung und Optimierung des Strassenknotens Bremgartner-/Bernstrasse. Anschliessend an diesen Strassenknoten schliesst der neue Doppelspurabschnitt an die bestehende und in Richtung Bremgarten führende Einspurstrecke an.

Mit der neuen Anordnung der Gleisanlage wird die Bremgartnerstrasse in der Stadt Dietikon umgestaltet. Im gleichen Zug können die bestehenden Anlagen erneuert werden. Insbesondere wird der Strassenknoten zur Bernstrasse umgestaltet, sodass dieser übersichtlicher und leistungsfähiger wird. Es entsteht eine bessere Umfahrungsmöglichkeit und das Zentrum von Dietikon wird vom Durchgangsverkehr entlastet. Im Rahmen des Vorhabens bleiben die beidseitigen Gehwege erhalten. Für die Radfahrenden wird bergwärts ein Velostreifen markiert, talwärts ist dies aus Platzgründen nicht möglich. Die öffentliche Beleuchtung soll ersetzt werden und die Mehrzahl der Fussgängerübergänge zu den Haltestellen wird künftig mit Lichtsignalanlagen gesichert. Weitere Lichtsignalanlagen sind vor der Haltestelle Stoffelbach beim Übergang vom Mischverkehrstrasse zum seitlich abgesetzten Bahntrasse sowie an verschiedenen Strassenkreuzungen und an dem neuen Strassenkreisel bei der Guggenbühlstrasse vorgesehen. Die bestehenden Werkleitungen werden verschoben und liegen neu seitlich des Bahntrassees.

Die Bremgartnerstrasse zählt zum kantonalen Strassennetz und wird im Kataster als Regionale Verbindungsstrasse Nr. 630 geführt. Zur Umsetzung des geplanten Verkehrsregimes mit der neuen Doppelspur der AVA sind für die beidseitige Erweiterung des bestehenden Strassenraums insgesamt 6200 m² Land dauernd zu erwerben. Bei der Ausgestaltung des Projekts wurde darauf geachtet, diesen Landbedarf gering zu halten. Die erworbenen Grundstücksflächen werden nach Bauabschluss den bestehenden Strassenparzellen zugeschlagen.

3. Kosten und Kostenaufteilung

Die Gesamtkosten für die Projektierung und den Bau der Doppelspur einschliesslich der Umgestaltung der Bremgartnerstrasse werden auf 45 Mio. Franken (zuzüglich nicht rückforderbarer MWSt) veranschlagt. Der von der AVA eingereichte Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2019, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$) setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

Gesamtkosten in Franken (gerundet)	Anteil Bahn (Kanton ZH: 20% Kanton AG: 80%)	Anteil Strasse (100% Kanton ZH)	Total
Land- und Rechtserwerb	996 000	1 296 000	2 292 000
Baustelleneinrichtung, Provisorien	3 752 000	1 961 000	5 713 000
Erdbau, Spezialtiefbau, Kunstbauten	2 460 000	393 000	2 853 000
Anpassungen an Werkleitungen	2 688 000	–	2 688 000
Bahntechnische Anlagen	10 505 000	–	10 505 000
Strassenanpassungen	662 000	6 072 000	6 734 000
Betriebs- und Sicherheitsausrüstung	690 000	400 000	1 090 000
Haltestellen- und Strassenausrüstung	190 000	40 000	230 000
Lärmschutz	–	2 400 000	2 400 000
Planungs- und Nebenkosten	4 157 000	2 249 000	6 406 000
Unvorhergesehenes (10%)	2 654 000	1 435 000	4 089 000
Zwischentotal (%-Anteil)	28 754 000 (63,9%)	16 246 000 (36,1%)	45 000 000 (100,0%)
Nicht rückforderbare MWSt / MWSt	1 060 000	1 252 000	2 312 000
Zwischentotal einschliesslich MWSt	29 814 000	17 498 000	47 312 000
davon Anteil Kanton Zürich	2 964 000	17 498 000	20 462 000
davon Anteil Kanton Aargau	11 850 000	–	11 850 000
Leistungsvereinbarung Bund 2021–2024 (Darlehen)	15 000 000	–	15 000 000
Stadt Dietikon	–	*	*
Total	29 814 000	17 498 000	47 312 000

* Beitrag steht erst nach Abschluss der Verhandlungen mit der Stadt Dietikon fest.

Der errechnete Gesamtkostenanteil von 63,9% für die Bahnanlagen umfasst den Ausbau der bestehenden Einspurstrecke zur Doppelspur einschliesslich der Erneuerung der bestehenden Bahnanlage. Der zulasten der Strasse errechnete Anteil von 36,1% umfasst die Aufwendungen für die Umgestaltung sowie die Erneuerung der Strassenelemente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und einen verbesserten Verkehrsfluss. Die Kostenzuscheidung erfolgte anhand des Kostenvoranschlages des Bauprojektes, der gemäss den im Kanton geltenden üblichen Kostenaufteilungsprinzipien erstellt wurde. Die bisherigen Projektierungsaufwendungen der Kantone Aargau und Zürich werden über die vorliegend beantragten Kredite und gemäss dem für das Gesamtprojekt geltenden Kostenteiler abgerechnet.

Der Bund wird voraussichtlich einen Anteil von 15 Mio. Franken in Form eines bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Bahninfrastrukturfonds zur Erneuerung der Bahnanlage übernehmen. Dieser Betrag entspricht dem geschätzten Aufwand zur Erneuerung der bestehenden Bahnanlage ohne Doppelspurausbau. Die entsprechenden Mittel sind in der zwischen Bund und AVA vereinbarten, geltenden Leistungsvereinbarung 2021–2024 eingestellt.

Die Verhandlungen mit der Stadt Dietikon über erwartete Beiträge von 1,3 Mio. Franken für die Mehrwertabgeltung bei Strassen und Werkleitungen sowie im Zusammenhang mit dem im Projekt vorgesehenen Neubau eines Kreisels am Knoten Guggenbühl-/Windeggstrasse werden im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens geführt.

Mit Berücksichtigung des erwarteten Bundesbeitrags von 15 Mio. Franken für die Erneuerung der bestehenden Bahnanlage ergeben sich von den Kantonen Aargau und Zürich zu finanzierende Gesamtkosten für den Bahnanteil von Fr. 14 814 000 (Kostenstand 1. April 2019, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt). Der Kanton Zürich übernimmt davon entsprechend dem bisher geltenden interkantonalen Verteilschlüssel für Ausbauten an der vorliegenden Bahnstrecke einen Anteil von 20%. Der Staatsbeitrag des Kantons Zürich an den Doppelspurausbau von höchstens Fr. 2 964 000 wird gemäss § 4 in Verbindung mit § 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) aus dem Verkehrsfonds finanziert. Die Mittel sollen in Anlehnung an den wesentlich grösseren Staatsbeitrag des Kantons Aargau (80%) ebenfalls als À-fonds-perdu-Beitrag zur Verfügung gestellt werden. Der Staatsbeitrag ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Er wurde vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 301/2022 unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Kantonsrates zur vorliegenden Vorlage bewilligt. Die Abrechnung dieses Staatsbeitrags erfolgt im Rahmen der Abrechnung für das Gesamtprojekt.

Der auf den Strassenteil entfallende Gesamtbetrag von Fr. 17 498 000 wird in der Staatsbuchhaltung folgendermassen auf die einzelnen Projektbestandteile aufgeschlüsselt:

Budgetierung Investitionsrechnung	Konto	Anteil	in Franken (gerundet)
Staatsstrassen (federführend)	8400.50110 00000	91%	15 973 000
Staatsstrassen Beleuchtungsanlagen	8400.50110 80010	2%	299 000
Verkehrseinrichtungen	8400.50120 00000	3%	516 000
Fahrradanlagen	8400.50130 00000	4%	710 000
Total		100%	17 498 000

Den gesamten Rechnungverkehr hat das Objekt 84D-50024, Gemeinde Dietikon, Bremgartnerstrasse, Doppelspurausbau AVA, aufzunehmen. Die Kostenanteile für Staatsstrassen Beleuchtungsanlagen, Verkehrseinrichtungen und Fahrradanlagen sind umzubuchen.

Im beantragten Objektkredit sind die mit Verfügung der Baudirektion Nr. 2412/2019 bewilligten bisherigen Ausgaben für die Projektierung von Fr. 860 000 enthalten. Diese Verfügung wird mit der Rechtskraft des vorliegenden Objektkredits gegenstandslos.

Das Vorhaben verursacht auf den Strassenteil bezogen jährliche Kapitalfolgekosten von rund 0,5 Mio. Franken. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Kontierung	Baukosten (gerundet)	Kapitalfolgekosten		
	Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungsbetrag in Franken	Abschrei- bungssatz
Konto 8400.50110 00000 Staatsstrassen	15 973 000	60 000	399 000	2,5%
Konto 8400.50110 80010 Staatsstrassen Beleuchtungs- anlagen	299 000	1 000	15 000	5,0%
Konto 8400.50120 00000 Verkehrseinrichtungen	516 000	2 000	26 000	5,0%
Konto 8400.50130 00000 Fahrradanlagen	710 000	2 500	18 000	2,5%
Zwischentotal		65 500	458 000	
Total	17 498 000		523 500	

Der Objektkredit ist eine neue Ausgabe gemäss § 37 Abs. 1 CRG, über die der Kantonsrat gemäss § 36 lit. a CRG entscheiden muss. Der vorliegende Beschluss des Kantonsrates benötigt die Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung [KV, LS 101]) und untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 33 Abs. 1 lit. d Ziff. 1 KV).

4. Mitfinanzierung Bund

Die Kantone Aargau und Zürich haben das vorliegende Gesamtprojekt dem Bund bereits 2012 zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation beantragt. Dieser wird sich gestützt auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (BBI 2014 7853) voraussichtlich mit einem Beitragssatz von 35% und mit höchstens 10,85 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne MWSt) am Gesamtprojekt beteiligen. Die entsprechende Umsetzungsvereinbarung wurde am 14. Juli 2015 von den Kantonen Aargau und Zürich unterzeichnet. Aufgrund des unregelmässigen Zahlungsflusses des Bundes wird jedoch vorliegend ein Bruttokredit beantragt, um verzögerte Bundeszahlungen kantonsseitig ausgleichen zu können.

Mit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) 2014 haben sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau und die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur massgeblich verändert. Seit Anfang 2016 ist der Bund daher allein für den Ausbau und die Erneuerung der Bahnstrecke Bremgarten–Dietikon zuständig und er finanziert entsprechende Projekte grundsätzlich über den mit FABI neu geschaffenen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds.

Abweichend von diesen neuen Zuständigkeiten wurde mit dem Bundesamt für Verkehr abgesprochen, dass das vorliegende Projekt weiterhin gemäss den Finanzierungsmodalitäten für Agglomerationsprojekte der 2. Generation durch den Bund mitfinanziert werden kann. Der Bund wird sich folglich am Gesamtprojekt, bestehend aus Investitionen in die Bahn- und die Strasseninfrastruktur, weiterhin mit einem Beitragssatz von 35% beteiligen. Diese Finanzierung aus dem Agglomerationsprogramm ist aus Gesamtsicht für den Kanton Zürich attraktiv: Zwar muss er sich am Ausbau der Bahninfrastruktur beteiligen (Beteiligung Kanton Zürich am Bahnanteil [20%], Anteil Kanton Zürich mit Berücksichtigung Bundesbeteiligung [65%]; voraussichtlich rund Fr. 1 926 000), im Gegenzug erhält er jedoch einen Beitrag von 35% an die Umgestaltung und Erneuerung der Strasseninfrastruktur (voraus-

sichtlich rund Fr. 6 124 000). Bund und Kantone werden ihre Anteile aus der Agglomerationsfinanzierung direkt der AVA überweisen.

Hinzu kommt der Beitrag von höchstens 15 Mio. Franken, mit dem sich der Bund gestützt auf die geltende Infrastruktur-Leistungsvereinbarung mit der AVA an der Erneuerung des Bahnanteils beteiligt. Dieser wird als Beitrag Dritter an den für die Bahn zu finanzierenden Anteil betrachtet.

In Bezug auf das Gesamtprojekt ergeben sich somit, aus heutiger Sicht und bezogen auf alle beteiligten Geldgeber, folgende Finanzierungsanteile:

Gerundete Beträge in Mio. Franken einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt	Bahn	Strasse	Total
Staatsbeitrag Kanton Zürich aus Verkehrsfonds (mit Abzug 35% Bund)	1,926	–	1,926
Objektkredit Kanton Zürich Strassenfonds (mit Abzug 35% Bund)	–	11,374	11,374
Kredit Kanton Aargau (mit Abzug 35% Bund)	7,704	–	7,704
Beiträge Bund			
– Agglomerationsprogramm 2. Generation	5,184	6,124	11,308
– Erneuerung (Leistungsvereinbarung 2021–2024)	15,000	–	15,000
Total	29,814	17,498	47,312

Die Bauteuerung wird wegen der vorgesehenen Mitfinanzierung des Bundes erst beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung geregelt werden können.

Im Verkehrsfonds werden die kantonalen Investitionen von netto rund 1,9 Mio. Franken linear über 25 Jahre abgeschrieben. Unter der Annahme eines gegenwärtigen Zinssatzes von 0,75% wird der Verkehrsfonds jährlich mit rund 0,08 Mio. Franken belastet.

Der vom Kanton Zürich in den Jahren 2022–2025 zu finanzierende Anteil von netto 12,1 Mio. Franken (vgl. nachfolgende Aufstellung) ist im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2022–2025 in den Leistungsgruppen Nrn. 5920, Verkehrsfonds, und 8400, Tiefbauamt, eingestellt.

Finanzplanung (in Mio. Fr.)	bis 2021	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Mittelbedarf Projekt (Anteil Kanton Zürich)	0,9	1,8	4,3	10,0	3,2	0,3
./. Erwartete Bundesmittel (Anteil Kanton Zürich)	–	–	–	6,0	1,2	–
Netto zu finanzieren	0,9	1,8	4,3	4,0	2,0	0,3
– Anteil aus Verkehrsfonds (LG 5920)	0,5	0,7	0,8	0,6		
– Anteil aus Strassenfonds Tiefbauamt (LG 8400)	1,3	3,6	3,2	1,4		

Die Freigabe des kantonalen Beitrags erfordert die gleichzeitige Mittelfreigabe des Kantons Aargau. Die Durchführung steht unter dem Vorbehalt, dass das Vorhaben im Rahmen der zur Verfügung stehenden Budgetkredite der Investitionsrechnung finanziert werden kann und im Vergleich zu anderen Vorhaben priorisiert wird.

5. Termine

Die AVA hat dem Bundesamt für Verkehr Anfang Juni 2020 das mit dem Limmattalbahnprojekt abgestimmte Eisenbahnprojekt für den Doppelspurausbau zur Einleitung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Das Vorhaben soll wegen der grossen Auswirkungen der Bautätigkeit im Zentrum von Dietikon nach der Inbetriebnahme der Limmattalbahn und unter der Voraussetzung des Vorliegens einer rechtskräftigen Plangenehmigungsverfügung sowie der alleseitig gesicherten Finanzierung umgesetzt werden. Die gesamte Anlage wird nach einer Bauzeit von rund zweieinhalb Jahren voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in Betrieb genommen.

6. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Objektkredit von Fr. 17 498 000 für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in der Stadt Dietikon zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:
Jacqueline Fehr Kathrin Arioli