



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

19. Juni 2014

BEILAGE ZUM ANHÖRUNGSBERICHT LIMMATTALBAHN

Durch den Regierungsrat geprüfte Finanzierungsvarianten für den Bau der Limmattalbahn

Der Regierungsrat hat im Vorfeld der Anhörung zur Finanzierung des Baus der Limmattalbahnhof mögliche Finanzierungsvarianten untersucht, die zur Anwendung gelangen könnten. Ohne Berücksichtigung der Komplexität der Umsetzung wurden folgende mögliche Finanzierungsvarianten diskutiert:

1. Finanzierung im Rahmen der ordentlichen Rechnung gemäss geltender Gesetzgebung
2. Darlehen Kanton Aargau an eine Finanzierungsgesellschaft LTB (analog Campus FHNW)
3. Befristete Spezialfinanzierung LTB
4. Aktivierung und Abschreibung der Investitionsbeiträge im Rahmen der Nutzungsdauer
5. Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur
6. Spezialfinanzierung Verkehrsinfrastruktur (öV und Strasse)

Verglichen wurden dabei die Kosten für die Erstellung der Infrastruktur und ein Mittelbedarf gemäss Tabelle B1 sowie allfällige Amortisation. Im Vergleich nicht berücksichtigt wurden die späteren Betriebskosten (ab 2024), da diese unabhängig von den Erstellungskosten und damit bei allen Varianten gleich sind.

<i>Kosten in Millionen Franken, Kostenstand 30. Juni 2013</i>	Gesamt	2010 -2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Planungskosten	35,0								
Kanton Aargau	9,0	9,0							
Kanton Zürich	26,0	26,0							
Realisierung Zürich – Schlieren	185,0								
Kanton Aargau	0								
Kanton Zürich	185,0	18,5	46,5	46,5	46,0	27,5			
Realisierung Schlieren – Killwangen und Depot	535,0								
Kanton Aargau	169,0				25,5	42,5	42,0	42,0	17,0
Kanton Zürich brutto	366,0				55,0	91,5	91,5	91,5	36,5
Summe	755,0	53,5	46,5	46,5	126,5	161,5	133,5	133,5	53,5
davon Kanton Aargau	178,0	9,0	0	0	25,5	42,5	42,0	42,0	17,0
Bundesbeiträge an Anteil Kanton Aargau ¹	-59				-9,0	-15,0	-14,5	-14,5	-6,0
Total netto Kanton Aargau	119,0	9,0	0	0	16,5	27,5	27,5	27,5	11,0

Tabelle B1: Finanzbedarf für die Realisierung des Projekts Limmattalbahnhof

1. Finanzierung im Rahmen der ordentlichen Rechnung

Die anfallenden Jahrestanchen der Investitionsbeiträge werden im Budget des Aufgabenbereichs 635 eingestellt und entsprechend belastet.

¹ Gemäss Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 26. Februar 2014 (R09.083) will der Bund das gesamte Vorhaben im Rahmen seiner Agglomerationspolitik mit einem Beitragssatz von 35 % unterstützen. An gewissen Kostenelementen wie dem Depot oder dem Landerwerb von der öffentlichen Hand wird sich der Bund voraussichtlich nicht beteiligen.

Diese Variante wäre sofort umsetzbar und würde keine gesetzlichen Anpassungen erfordern. Im gegenwärtigen Umfeld der Leistungsanalyse scheint eine Erhöhung des Budgets der Abteilung Verkehr zu Gunsten der Limmattalbahn, ohne entsprechende Kompensation innerhalb des BVU oder des gesamten Kantons unrealistisch.

Gemäss AFP 2014 – 2017 weist der Aufgabenbereich 635 folgende Budgetwerte aus:

Funktionsbereich	2014 Budget	2015 Plan	2016 Plan	2017 Plan	Durchschnitt
100 Globalbudget	86'228'100	90'582'600	94'202'000	97'762'200	92'193'725
150 Kredit Erfolgsrechnung	1'277'400	955'300	360'300	280'600	718'400
350 Kredit Investitionsrechnung	16'750'000	19'400'000	17'936'000	22'581'000	19'166'750
Summe	104'255'500	110'937'900	112'498'300	120'623'800	112'078'875

Tabelle B2: AFP 2014-2017 Aufgabenbereich 635

Durchschnittlich werden 19,2 Millionen Franken Investitionsbeiträge pro Jahr ausgerichtet. Eine Umsetzung nach Variante 1 mit entsprechender Kompensation innerhalb des Aufgabenbereichs hätte demnach folgende Konsequenzen:

- In den Jahren 2019 bis 2023 könnte die Abteilung Verkehr keine zusätzlichen Projekte mehr ausführen (SBB Projekte, Businfrastruktur, etc.)
- In den Jahren 2020 bis 2023 müssten zusätzlich zu den kompensierten Investitionsbeiträgen Kosten von rund 20 Millionen Franken pro Jahr eingespart werden. Insbesondere müsste das Angebot des öffentlichen Verkehrs drastisch reduziert werden.

Eine Umsetzung von Variante 1 ist deshalb nicht realistisch.

2. Darlehen Kanton Aargau an eine Finanzierungsgesellschaft LTB

In Analogie zur Finanzierung des Campus Brugg/Windisch (Botschaft 07.75, GRB 2007-1195) werden die erforderlichen Investitionsbeiträge als Darlehen des Kantons Aargau an eine noch zu gründende Finanzierungsgesellschaft überwiesen.

Gesetzliche Anpassungen wären ebenfalls nicht notwendig. Die Amortisation sowie die Verzinsung der Darlehensbeträge erfolgen zu Lasten des Budgets des Aufgabenbereiches 635 innerhalb einer Amortisationsdauer von 35 Jahren.²

Von der gesamten Investitionssumme zu Lasten des Kantons Aargau von 119 Millionen Franken (abzüglich 59 Millionen Bundesbeitrag) werden bis 2018 voraussichtlich rund 9 Millionen Franken bereits der ordentlichen Rechnung der Abteilung Verkehr belastet sein. Gemäss dem Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, SAR 751.100), § 7, Absatz b, können Beiträge an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs geleistet werden, sofern sie das Strassennetz unmittelbar entlasten. Gestützt darauf soll das aufzunehmende Darlehen durch einen einmaligen Beitrag aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung reduziert werden. Die Voraussetzung dafür ist hier gegeben, weil die Limmattalbahn einen wesentlichen Teil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen wird und die einzige kurzfristig realisierbare Kapazitätssteigerung im Ver-

² Mischrechnung in Anlehnung an DAF § 5: auch wenn es sich hier nicht um ein Gebäude handelt; Nutzungsdauer der Elemente zwischen 20 und 50 Jahre, Nutzungsdauer des Trasses grundsätzlich unbegrenzt

kehrsnetz darstellt. Ohne Limmattalbahn müssten sehr rasch umfangreiche Erweiterungen des Strassennetzes erfolgen – in einem ersten Schritt etwa der Bau eines neuen Halbanchlusses Spreitenbach an die Nationalstrasse A1. Zusätzlich zur einmaligen Einlage aus der Strassenkasse würde die Spezialfinanzierung durch jährliche Beiträge aus dem ordentlichen Budget des Aufgabenbereichs 635 alimentiert. Tabelle B3 zeigt den Folgeaufwand bei einer Einlage von 34 Millionen Franken aus der Staatsrechnung.

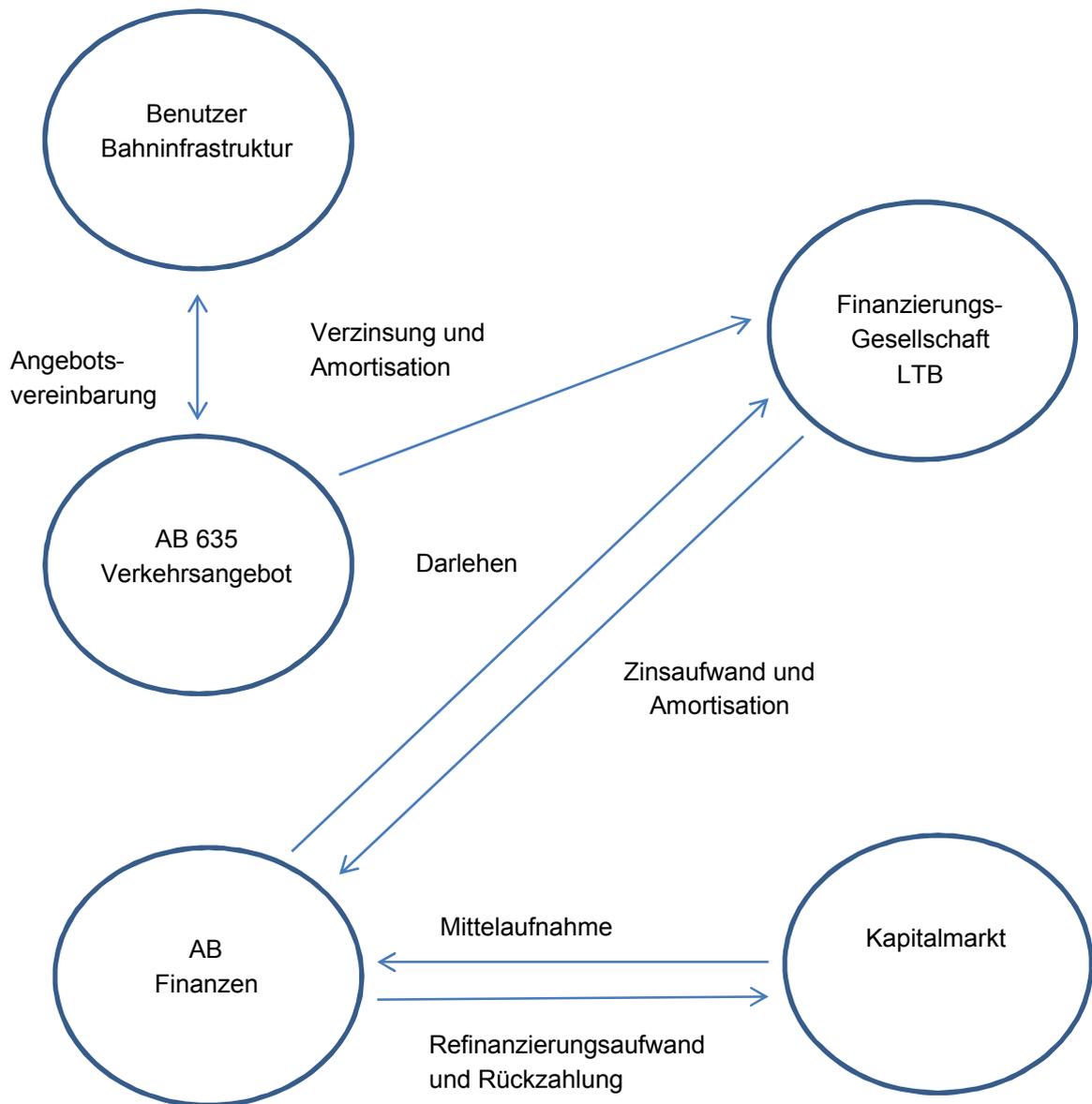


Abbildung B1: Zahlungsflüsse bei Darlehen des Kantons Aargau an eine Finanzierungsgesellschaft LTB

Unter der Annahme einer kalkulatorischen Verzinsung von 1 % für den Baukredit und 3 % für das Darlehen über die ganze Amortisationsdauer von 35 Jahren ergibt sich die jährliche Belastung innerhalb des Aufgabenbereiches 635 gemäss Tabelle B3.

Die Berechnung basiert auf der Annahme, dass der gesamte Darlehensbetrag zum gleichen Zeitpunkt zur Verfügung gestellt werden müsste. Bei einem Abruf der Mittel gestaffelt nach effektivem Bedarf gemäss Tabelle B1 wird die jährliche Belastung tiefer ausfallen. Berücksichtigt man den maximal zu erwartenden Bundesbeitrag von 59 Millionen Franken, beträgt der durchschnittliche Aufwand rund 3,4 Millionen Franken pro Jahr für den Aufgabenbereich 635.

Wie in Tabelle B2 ersichtlich ist, stellt auch diese jährliche Rate eine Belastung von rund einem Fünftel des gesamten durchschnittlichen Investitionsbudgets des Aufgabenbereiches 635 dar. Jedoch

erscheint aufgrund der Bedeutung des Projektes und des langfristigen Nutzens eine Kompensation innerhalb des Aufgabenbereiches in dieser Höhe möglich.

Vorhaben: Limmattalbahn

Verpflichtungskredit und Folgeaufwand für Finanzierungsgesellschaft

1. Grundlagen und Annahmen

Amortisationsdauer	35 Jahre = 2.9%	pro Jahr linear, ab dem Jahr des Nutzungsbeginns
Zinssatz Darlehen	3.00 %	Kalkulatorischer Zinssatz Fremdkapitalverzinsung Kanton Aargau
Zinssatz Baukredit	1.00 %	Baukreditverzinsung Stand April 2014
Zinsaufwand		Durchschnitt von Jahresanfang- und Jahresendbestand
Verwaltungsaufwand	0.01 %	auf Hälfte des anfänglichen Darlehensbestand
Nutzungsbeginn	2023	

2. Bauphase mit Verpflichtungskredit

Fr. 1'000

Jahr	bis 2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Bemerkungen
Bauaufwand brutto	9'000	25'500	42'500	42'000	42'000	17'000	169'000	
abz. Bundesbeiträge		-9'000	-14'800	-14'400	-14'400	-6'000	-58'600	
anz. Strassenkassenbeitrag		-16'000	-18'000				-34'000	
Bauaufwand Netto		500	9'700	27'600	27'600	11'000	76'400	
Zinsaufwand		3	51	241	519	717	1'530	
Gesamtaufwand netto		503	9'751	27'841	28'119	11'717	77'930	massgebend für Verzinsung, Amortisation und Bauschuld
Verpflichtungskredit	9'000	25'503	42'551	42'241	42'519	17'717	179'530	Bauaufwand brutto und Zinsaufwand
Bauschuld 1.1.			503	10'254	38'094	66'213		
Bauschuld 31.12.		503	10'254	38'094	66'213	77'930		

3. Nutzungsphase mit Folgeaufwand

Fr. 1'000

Jahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Entwicklung Aufwand												
Amortisation	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227
Verzinsung	2'305	2'238	2'171	2'104	2'037	1'971	1'904	1'837	1'770	1'703	1'637	1'570
Verwaltung	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total	4'535	4'468	4'401	4'335	4'268	4'201	4'134	4'067	4'001	3'934	3'867	3'800
Entwicklung Darlehen												
Darlehen 1.1.	77'930	75'704	73'477	71'250	69'024	66'797	64'571	62'344	60'118	57'891	55'664	53'438
Amortisation	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227
Darlehen 31.12.	75'704	73'477	71'250	69'024	66'797	64'571	62'344	60'118	57'891	55'664	53'438	51'211

Fr. 1'000

Jahr	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Entwicklung Aufwand												
Amortisation	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227
Verzinsung	1'503	1'436	1'369	1'303	1'236	1'169	1'102	1'035	969	902	835	768
Verwaltung	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total	3'733	3'667	3'600	3'533	3'466	3'399	3'333	3'266	3'199	3'132	3'065	2'999
Entwicklung Darlehen												
Darlehen 1.1.	51'211	48'985	46'758	44'531	42'305	40'078	37'852	35'625	33'399	31'172	28'945	26'719
Amortisation	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227
Darlehen 31.12.	48'985	46'758	44'531	42'305	40'078	37'852	35'625	33'399	31'172	28'945	26'719	24'492

Fr. 1'000

Jahr	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	Total
Entwicklung Aufwand												
Amortisation	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	2'227	77'930
Verzinsung	701	635	568	501	434	367	301	234	167	100	33	40'913
Verwaltung	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	134
Total	2'932	2'865	2'798	2'731	2'665	2'598	2'531	2'464	2'397	2'331	2'264	118'977
Entwicklung Darlehen												
Darlehen 1.1.	24'492	22'266	20'039	17'813	15'586	13'359	11'133	8'906	6'680	4'453	2'227	
Amortisation	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	-2'227	
Darlehen 31.12.	22'266	20'039	17'813	15'586	13'359	11'133	8'906	6'680	4'453	2'227	0	

Tabelle B3: Verpflichtungskredit und Folgeaufwand bei Darlehensfinanzierung

Grundsätzlich wäre ein Darlehen über den Aargauer Anteil direkt an die die Limmattalbahnhof AG anstatt über eine Finanzierungsgesellschaft denkbar und buchhalterisch möglich. Der Kanton Zürich als Mehrheitsaktionär (75 % des Aktienkapitals) äussert dazu jedoch grosse Vorbehalte. Grund dafür sind die Problematik der Trennung der Finanzflüsse des Kantons Zürich und des Bundes (à fonds perdu) von jenen des Kantons Aargau (Darlehen), dies insbesondere beim Übergang der Infrastruktur nach Fertigstellung von der Limmattalbahnhof AG auf deren Rechtsnachfolger und Betreiber der Infrastruktur. Die politische Akzeptanz, in den Passiven ein Darlehen des Nachbarkantons zu bilanzieren, wird sehr in Frage gestellt.

Die Belastung des Aufgabenbereiches 635 würde in dieser Darlehensvariante gegenüber einer Finanzierung im Rahmen der ordentlichen Rechnung (Variante 1) höher, da zusätzlich zu den Investitionsbeiträgen ein Zins zu entrichten wäre. Analog der Botschaft zum Campus Brugg/Windisch würde auch in diesem Fall die Kreditvorlage mit einem kalkulatorischen Zinssatz berechnet, wobei sich der Zinsaufwand aus dem durchschnittlichen im Jahr gebundenen Kapital ableitet.

Eine Überführung der Finanzierungsgesellschaft (durch eine beschleunigte Abzahlung) in eine allfällige Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (siehe Variante 5) im Zusammenhang mit dem Postulat Burkart (GR 13.175) wäre möglich und vorzusehen.

3. Befristete Spezialfinanzierung LTB

Der erforderliche Verpflichtungskredit wird im Rahmen einer "Spezialfinanzierung LTB" gestützt auf § 37 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) bereitgestellt.

<i>Alle Beträge in Millionen Franken</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Einlage Strassenkasse	34.0									
Einlage AB 635	2.2	2.6	2.7	3.5	4.0	4.1	4.0	4.0	3.9	3.9
Bundesbeiträge	9.0	14.8	14.4	14.4	6.0					
Investitionsbeitrag	-25.5	-42.5	-42.0	-42.0	-17.0					
Zinsaufwand		-0.4	-0.6	-1.3	-1.8	-1.9	-1.9	-1.8	-1.7	-1.7
Bestand 31.12. Spezialfinanzierung	19.7	-5.8	-31.3	-56.7	-65.5	-63.3	-61.1	-58.9	-56.8	-54.6

Tabelle B4: Beispielrechnung Einlagen und Bestand in den Anfangsjahren bei einer Spezialfinanzierung LTB

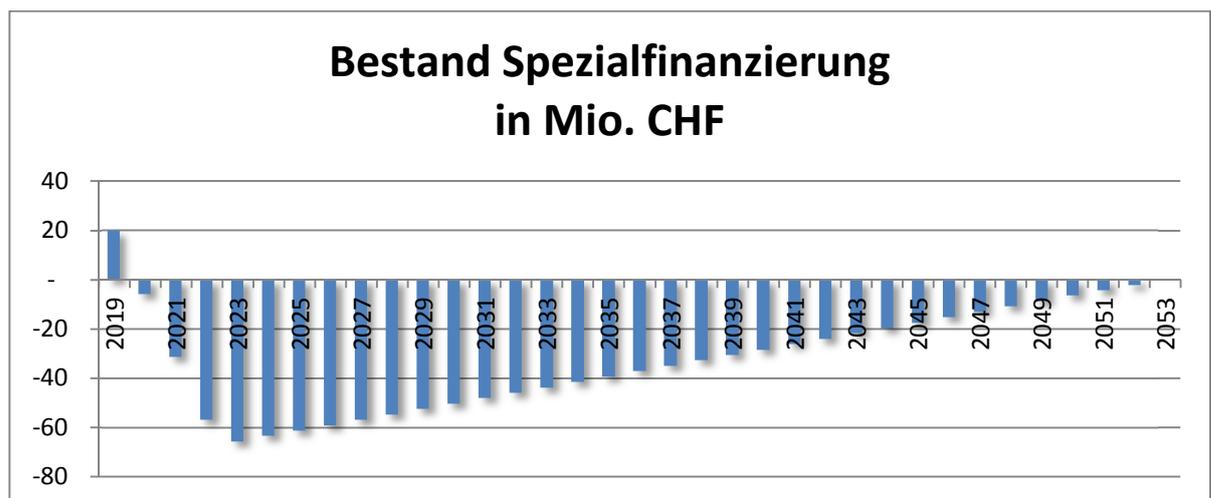


Abbildung B2: Beispielrechnung Bestand über die Abschreibungsdauer einer Spezialfinanzierung LTB

Diese Variante würde die Schaffung einer Rechtsgrundlage bedingen und wäre dementsprechend zeitintensiver als die Varianten 1 und 2. Die befristete Spezialfinanzierung LTB würde mit Einlagen aus der ordentlichen Rechnung und einer einmaligen Einlage aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung entsprechend Variante 2 alimentiert. Auch hier würde eine Nutzungsdauer von 35 Jahren

vorgesehen. Aufgrund des zeitlichen Anfalls der Investitionsbeiträge wäre die Verschuldungsmöglichkeit der Spezialfinanzierung gemäss § 37, Absatz 2 GAF gesetzlich zu regeln.

Die geplanten jährlichen Finanzströme sind in Tabelle B4 und Abbildung B2 dargestellt. Aufgrund der Verschuldungssituation ab dem Jahre 2020 ist eine Verzinsung der Spezialfinanzierung gemäss § 37, Absatz 3 GAF gesetzlich zu regeln.

In Abhängigkeit von der Budgetsituation im Aufgabenbereich 635 könnten allfällige Budgetüberschüsse für eine vorzeitige Amortisation des Schuldbetrages verwendet werden.

Eine Überführung der Finanzierungsgesellschaft (durch eine beschleunigte Abzahlung) in eine allfällige Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (siehe Variante 5) im Zusammenhang mit dem Postulat Burkart (GR 13.175) wäre möglich und vorzusehen.

4. Aktivierung und Abschreibung der Investitionsbeiträge, sowie die Anpassung der Schuldenbremse auf den Saldo der Erfolgsrechnung

Die Aktivierung und Abschreibung der Investitionsbeiträge ist keine relevante Variante. Für die Schuldenbremse ist der Finanzierungssaldo entscheidend. Eine Aktivierung und Abschreibung der Investitionsbeiträge hätte zur Folge, dass die Schuldenbremse auf die Erfolgsrechnung anstatt auf die Finanzierungsrechnung ausgerichtet werden müsste. Dies hätte wiederum zur Folge, dass die Aktivierung auch in anderen Bereichen (z. B. sämtliche Investitionsbeiträge des Kantons Aargau, Strasseninvestitionen etc.) neu beurteilt werden müssten.

5. Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

Diese Variante entspricht der oben beschriebenen Variante 3, mit dem Unterschied, dass die Spezialfinanzierung nicht nur für die Limmattalbahn gilt, sondern für alle Investitionsbeiträge im öV-Bereich. Die Einlagen müssten dementsprechend höher sein. Zusätzlich zu den Einlagen aus der Strassenkasse und Beiträgen aus dem ordentlichen Budget des Aufgabenbereiches 635 wurden als Möglichkeiten ein LSVA-Anteil oder die Aufhebung des Pendlerabzugs (Harmonisierung an Bundessteuer) in Erwägung gezogen.

Sollte eine solche Spezialfinanzierung zustande kommen, so könnte eine Spezialfinanzierung LTB gemäss Variante 3 in diese Variante 5 überführt werden.

6. Spezialfinanzierung Verkehrsinfrastruktur

Eine Lösung über eine Spezialfinanzierung für die gesamte Verkehrsinfrastruktur (öffentlicher Verkehr und heutige Spezialfinanzierung Strassenrechnung) wurde im ehemaligen Projekt EVERE bereits erarbeitet. Die Zweckbindung der Strassenkasse müsste dazu gelockert werden. Ob diese Lösung zurzeit politisch mehrheitsfähig ist, erscheint fraglich. Die Thematik der Spezialfinanzierung Verkehrsinfrastruktur wurde im Rahmen des Projektes "EVERE" bereits einmal vertieft analysiert und vom Regierungsrat mit Beschluss vom 2008-1143 behandelt.

Sollte eine solche Spezialfinanzierung zustande kommen, so könnte eine Spezialfinanzierung LTB gemäss Variante 3 ebenfalls in diese Variante 6 überführt werden.

7. Zusammenfassung

Zusammengefasst sind folgende Varianten zur Finanzierung des Generationenprojektes Limmattalbahn möglich:

Variante	Vorteile	Nachteile
1 Finanzierung ordentliche Rechnung	- keine Gesetzesanpassung - ordentlicher Finanzierungsweg	- Kompensation nicht möglich, weder BVU-intern noch gesamtkantonal
2 Darlehen Kt. AG (analog Campus Brugg/Windisch)	- Glättung der Kosten - keine Gesetzesanpassung - "budgetverträglich" - bereits angewandt	- aufgrund des Darlehens höhere Zinskosten - Gründung AG notwendig
3 Befristete Spezialfinanzierung LTB	- Glättung der Kosten - langfristig flexible Lösung	- politische Umsetzbarkeit - Schaffung Rechtsgrundlage
4 Aktivierung und Abschreibung	- Glättung der Kosten	- kein Nutzen bezüglich Problematik der Schuldenbremse
5 Spezialfinanzierung öV Infrastruktur	entspricht in Bezug auf LTB der Variante "Befristete Spezialfinanzierung LTB"	
6 Spezialfinanzierung Verkehrsinfrastruktur (öV und Strasse)	entspricht in Bezug auf LTB der Variante "Befristete Spezialfinanzierung LTB"; Entsprechende Abklärungen wurden bereits früher einmal getroffen und mittels Bericht und RRB 2006-1563 und 2008-1143 behandelt ("EVERE")	

Tabelle B5: Zusammenfassung