Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (2010)

Artikel: Die Bremgarten-Dietikon-Bahn 1969 bis 2009 : von der beschaulichen Regionalbahn zur modernen S-Bahn
Autor: Zobrist, Fredy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-965276

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn 1969 bis 2009

Von der beschaulichen Regionalbahn zur modernen S-Bahn

FREDY ZOBRIST

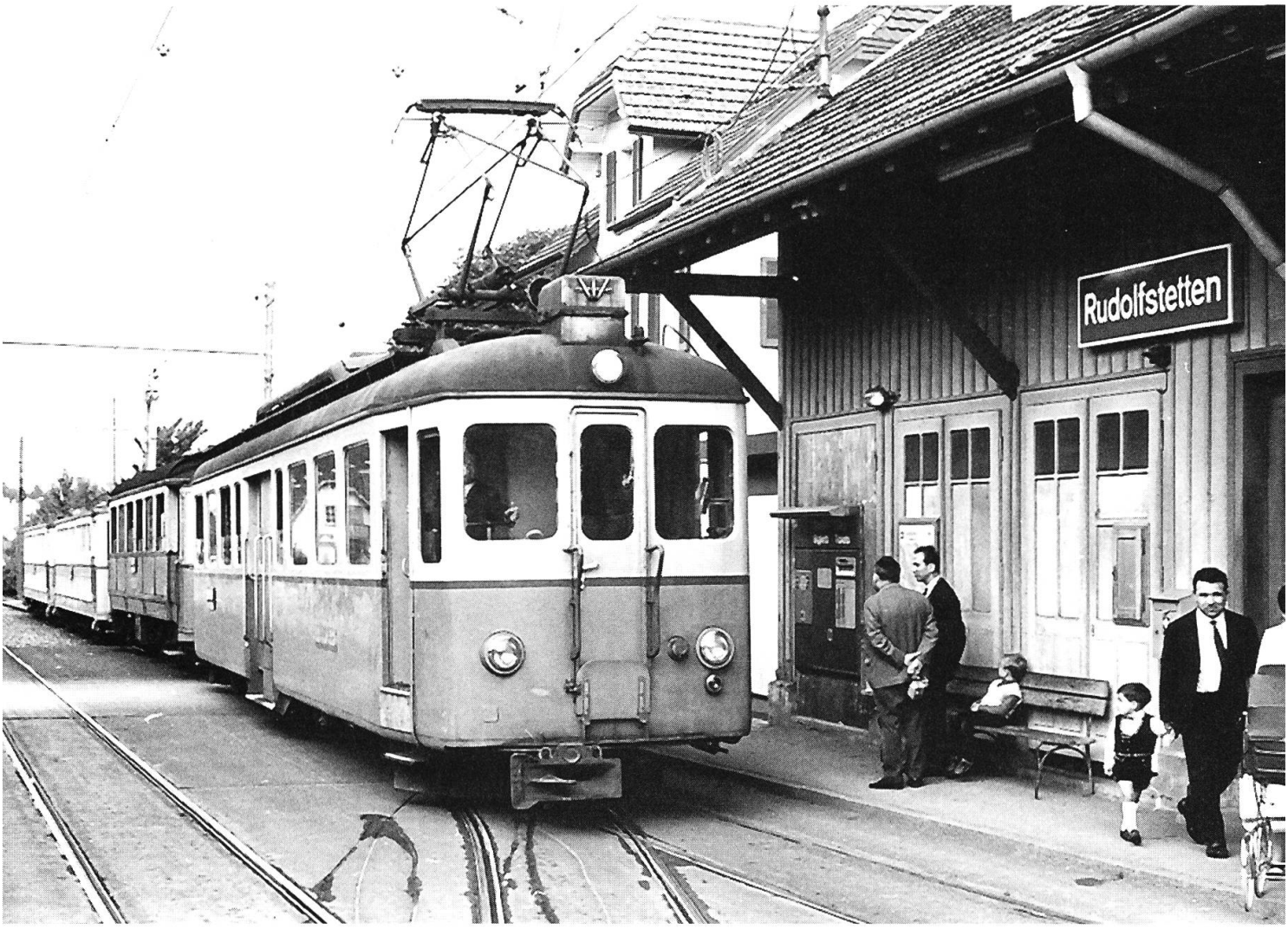
Ausgangslage

Am 1. Mai 1902 nahm die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) als elektrische Strassenbahn ihren Betrieb zwischen Bremgarten «Oberthor» und Dietikon auf. Die neue Aktiengesellschaft schuf für zwanzig Personen Arbeit. Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über die Reuss und der Verlegung der dritten Schiene zwischen Wohlen und Bremgarten West wurde 1912 die durchgehende meterspurige Verbindung Wohlen – Dietikon geschaffen. Abgesehen von der Entflechtung Schiene/Strasse ausserorts in den Jahren 1931/32 machte die kleine Bahn bis in die Mitte der 1960er Jahre keine grossen Sprünge. Die BD konnte mit Ausnahme der Krisen- und Kriegsjahre die Zahl der beförderten Reisenden bis Mitte der 1950er Jahre regelmässig steigern. Mit 1 441 107 Reisenden im Jahre 1952 wurde ein Spitzenresultat erzielt, welches erst im Jahre 1984 wieder überboten wurde. Lange Zeit konnte die BD kleine Gewinne ausweisen. Dies war jedoch nur möglich, weil der Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials auf die lange Bank geschoben wurde. Mitte der 1960er Jahre änderte sich das Bild, und die BD musste grössere Betriebsverluste in Kauf nehmen. Ein in Auftrag gegebenes Gutachten sollte Auskunft über eine eventuelle Umstellung der Bahn auf Busbetrieb geben. Die Gutachter kamen im Jahre 1964 zum Schluss, eine Umstellung käme nur in Frage, wenn die Mutschellenstrasse auf vier Spuren ausgebaut würde. Da sich die Kantone Aargau und Zürich in absehbarer Zukunft nicht in der Lage sahen, diesen Strassenbau zu finanzieren, fassten sie den Entschluss, die Bahn zu modernisieren.

Die Entscheidungsgremien

Aktiengesellschaft

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn oder die BDWM Transport AG, wie sie seit der Fusion mit der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn



Alte Komposition mit **Be 4/4 Nr. 6–8** an der Spitze und **Anhänger C4** sowie **2 «Belgierwagen»** Nr. 31/31 in Rudolfstetten im Jahr 1968.

(WM) vom 1. Januar 2001 heisst, ist eine Aktiengesellschaft. Im Gegensatz zu den allgemein bekannten Publikumsgesellschaften sind die Aktien der BDWM vorwiegend im Besitze der öffentlichen Hand. Das heutige Aktienkapital von 10 357 620 Franken verteilt sich auf folgende Besitzer:

Bund	**30,28%**
Kanton Aargau	**45,33%**
Kanton Zürich	**7,86%**
Gemeinden	**14,24%**
Private	**1,61%**
BDWM	**0,68%**

Aus dieser Zusammenstellung erscheint klar, dass bei der BDWM vor allem der Bund sowie die Kantone Aargau und Zürich das Sagen haben. An der im Frühjahr stattfindenden Generalversammlung werden die anwesenden Aktionäre über den Geschäftsgang informiert und erteilen dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung die notwendigen Entlastungen.

Die Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeit setzt der Bund. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erlässt die fachspezifischen Gesetze, das Bundesamt für Verkehr leitet daraus Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und Reglement ab und prüft im Rahmen von Revisionen und Audits vor Ort die Tätigkeit der BDWM. Mit der Bahnreform hat die jährliche Offertstellung an die Besteller für die Fahrleistungen im regionalen Personenverkehr (Bund und Kantone) für die Transportunternehmungen grosse Bedeutung erlangt.

Verwaltungsrat

Wie in jeder Aktiengesellschaft obliegt dem Verwaltungsrat die Oberleitung der Gesellschaft. Diese beinhaltet die Ausarbeitung und Weiterentwicklung der Geschäftsstrategie, die Investitionsplanung, die Verabschiedung der Jahresrechnung, des Voranschlags und des Geschäftsberichts zuhanden der Generalversammlung, die Genehmigung grosser Werk- und Kaufverträge, die Beratung und Begutachtung bedeutender Sachgeschäfte sowie die Wahl der Mitglieder der Geschäftsleitung.

Der Verwaltungsrat war bis Ende der 1990er Jahre ein grosses Gremium mit 18 Mitgliedern. Neben Bund und Kantonen waren auch die Anwohnergemeinden, meistens mit ihrem Ammann, im Verwaltungsrat vertreten. Anlässlich der Revision der Statuten der BD im Jahre 1994 wurde der Verwaltungsrat bereits um je einen der zusätzlichen Sitze der Gemeinden Wohlen und Bremgarten auf 16 Mitglieder verkleinert. Durch die Revision des Aktienrechtes und des Eisenbahngesetzes änderten sich die Aufgaben und die Stellung des Verwaltungsrates grundlegend. Anfangs 1997 empfahl deshalb Bundesrat Moritz Leuenberger mit einem Schreiben an die Präsidenten der Verwaltungsräte aller konzessionierten Transportunternehmungen, die durch die beiden Revisionen notwendigen Schritte in die Wege zu leiten. Gleichzeitig verzichtete der Bund auf die Einsitznahme in den meisten Verwaltungsräten, so auch bei der Bremgarten-Dietikon-Bahn. 1998 reagierte der Verwaltungsrat auf das Schreiben des Bundes und reduzierte die Mitgliederzahl auf noch neun Mitglieder. Nach der Fusion der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn wurde die Zahl der Verwaltungsräte auf sieben und im Jahre 2006

auf die heutige Zahl von sechs Mitgliedern reduziert. Im Jahr 2009 setzt sich der Verwaltungsrat der BDWM aus folgenden Personen zusammen:

Herbert Huber, Tennwil, Präsident
Gertrud Disler, Dietikon, Vizepräsidentin
Walter Dubler, Wohlen
Mathias Meyer, Bremgarten
Paul Meyer, Villmergen
Basilius Scheidegger, Vertreter des Kantons Aargau

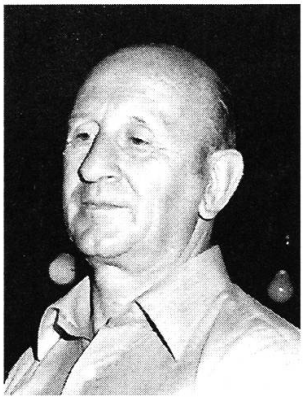
Das Präsidium des Verwaltungsrates der Bremgarten-Dietikon-Bahn übten in der hier beschriebenen Periode folgende Personen aus:

Dr. Karl Albert Kuhn, Wohlen	**1969 – 1990**
Albert Seiler, Bremgarten	**1990 – 2000**
Herbert Huber, Tennwil	**ab 2000**

Nach der hektischen Phase der Bahnerneuerung am Ende der 1960er Jahre folgte für den Verwaltungsrat bis zur Vorbereitungszeit für die S-Bahn Zürich eine geruhsamere Periode. Ab Ende der 1980er Jahre war es mit der Ruhe vorbei. So musste der Rat allein im Jahre 1989 über den Streckenausbau mit den drei neuen Ausweich- und Haltestellen Zufikon Hammergut, Rudolfstetten Hofacker und Dietikon Stoffelbach, die Bestellung von fünf neuen Triebwagen, die geplante Erstellung einer Grossüberbauung beim Bahnhof Berikon-Widen, eine Verlegung der Depotanlagen ins Industriegebiet Oberebene, eine unterirdische Einführung der BD in den Bahnhof Dietikon, eine neue Bahnsicherungsanlage in Bremgarten, die Einstellung der Rollbockbetriebes zwischen Bremgarten West und Berikon-Widen sowie über die Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund entscheiden. Ein anspruchvolles Programm!

Direktion

Der Direktor ist der Geschäftsführer der Gesellschaft. Neben der Leitung der Unternehmung ist er für die Einhaltung der geltenden Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen, Reglemente und amtlichen Verfügungen verantwortlich. Dazu kommt die Vorbereitung aller Geschäfte des Verwaltungsrates und deren Umsetzung nach der Beschlussfassung. In der Berichtsperiode leiteten folgende Direktoren die Geschicke der Bahn:



Willy Zürcher, 1952 – 1981
Wilfried Fink, 1981 – 1998
Fritz Luchsinger, 1998 – 2006
Dr. Severin Rangosch, ab 1. Januar 2007

Jeder Direktor prägt die Bahn massgebend. Willy Zürcher war der Patron alter Schule; als Ingenieur gestaltete er die Bahn von der technischen Seite her. Wilfried Fink kam vom Betrieb; bei ihm hatte eine perfekte Organisation grossen Stellenwert. Perfektion lebte er mit grossem Arbeitseinsatz tatkräftig vor. Sein Nachfolger Fritz Luchsinger war der geborene Marketingmanager und Verkäufer, der die Bahn und deren Leistungen für Kunden, Geschäftspartner und Behörden sichtbar machte. Mit Severin Rangosch hat der Verwaltungsrat einen Mann berufen, welcher von allen drei Vorgängern etwas im Blut hat; zweifellos eine glückliche Kombination.

Steht der Direktor im Rampenlicht, so sind die Abteilungsleiter beziehungsweise die Mitglieder der Geschäftsleitung, wie sie heute genannt werden, eher im Hintergrund tätig. Für den Erfolg des Unternehmens sind sie von ebenso grosser Wichtigkeit. Lange Zeit war ein kompaktes Team von ungefähr im gleichen Alter stehenden Abteilungsleitern im Einsatz, welche dank jahrzehntelanger Betriebstreue einen grossen Erfahrungsschatz besassen. Dieses Team war nicht unglücklich, als der Verfasser bei seinem Eintritt im Jahre 1982 neue Ideen einbrachte. Das kleine Team leistete in den hektischen 1980er Jahren eine grosse Arbeit, welche mit der Integration der Bremgarten-Dietikon-Bahn in die S-Bahn Zürich am 27. Mai 1990 den Höhepunkt erreichte. Mit der Pensionierung von Georg Hard (Finanzen) 1993, Fritz Knöpfel (Depot und elektrische Anlagen) 1994, Herbert Bruni (Bau) 1995, Hedi Hufschmid (Sekretariat) 1997 und Wilfried Fink (Direktor) 1998 erfolgte die grosse Erneuerung bei der Leitung der Bahn.

Nach der Pensionierung des Verfassers im Jahre 2007 wurde die Abteilung Verkauf und Produktion in zwei selbstständige Bereiche aufgeteilt. Die Planung der Grossprojekte und die Vorbereitung von deren Finanzierung wurde in den Aufgabenkreis der neu geschaffenen Stelle des Technischen Leiters integriert. Die heutige Geschäftsleitung setzt sich wie folgt zusammen:

Dr. Severin Rangosch, Direktor
Peter Baumann, Technik
René Fasel, Bahnbetrieb
Thomas Koch, Kundenservice
Walter Oettli, Infrastruktur
Peter Ruckstuhl, Busbetrieb
Martin Zemp, Finanzen

Die Regionalbahn (1969 – 1990)

Im Jahre 1967 schloss der Bund mit den Kantonen Aargau und Zürich eine Investitionsvereinbarung über 15 Millionen Franken ab. Dieser Betrag war für die Modernisierung der Strecke, den Bau von Gleichrichtern für eine Umstellung der Stromversorgung von 900 V DC auf 1 200 V DC, ein neues Depot, den Kauf von neun Triebwagen sowie die Sicherung der Zugfolge auf der Strecke vorgesehen.

Die im Jahre 1969 in Betrieb genommen **Triebwagen BDe 8/8** vor dem Depot in Bremgarten.

Nach Unterzeichnung der Vereinbarung ging es schnell. Die neuen Triebwagen wurden ab 1. Januar 1969 im Drei-Wochen-Rhythmus abgeliefert, so dass ab 1. Juni 1969 die Reisenden der BD ausschliesslich mit den neuen Doppelgelenktriebwagen befördert wurden.

Vor der Inbetriebnahme der neuen Triebwagen war die Umstellung auf die neue Fahrleitungsspannung von 1 200 Volt erfolgt, und auch die neue Werkstätte war für den Betrieb bereit. Kurz nach der Inbetriebnahme stiessen am 22. Oktober 1969 unterhalb der Haltestelle Heinrüti zwei Züge frontal zusammen. Dieses Unglück hatte zur Folge, dass der Einbau des Streckenblocks, mit welchem die Zugfahrten auf der Strecke gesichert werden, forciert wurde. Von 1970 bis 1973 wurden diese Sicherungsanlagen von Wohlen bis Reppischhof eingebaut. Die restliche Strecke bis zum Bahnhof Dietikon folgte im Jahre 1985.

All diese Erneuerungen hatten wenig Einfluss auf die Zahl der Züge, und auch die Zahl der beförderten Personen stagnierte bis Ende der 1970er Jahre bei zirka 1,3 Millionen Fahrgästen. Daran konnten auch die grossen Feierlichkeiten zum 75-jährigen Bestehen der Bremgarten-Dietikon-Bahn im Jahre 1977 nicht viel ändern. Am 1. Juli 1981 ersetzte der Betriebsfachmann Wilfried Fink als Direktor den altershalber zurückgetretenen Willy Zürcher. Nun traten auch kommerzielle Aspekte mehr in den Vordergrund, und vor allem ging die BD zusammen mit den anderen schweizerischen Bahnen am 23. Mai 1982 zum Taktfahrplan über. Jede Stunde ein Zug in beide Richtungen mit Verdichtungen zu den Spitzenzeiten war das Angebot. Mit dem neuen Fahrplan waren die Anschlüsse in Dietikon ideal, hingegen mussten in Wohlen öfters längere Wartezeiten in Kauf genommen werden. Ab 1987 verkehrten die Züge Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 20 Uhr zwischen Bremgarten und Dietikon im Halbstundentakt. Diese Massnahmen wirkten sich positiv auf die Frequenzen aus, konnten doch 1981 die 1,4-Millionen-Grenze, 1985 die 1,5-Millionen- und 1987 sogar schon die 1,8-Millionen-Grenze überschritten werden.

Das S-Bahn-Konzept

Die 1980er Jahre standen im Zeichen der Planung der kommenden S-Bahn Zürich. Früh sah der Verwaltungsrat die Chance für seine Bahn und beauftragte Professor Heinrich Brändli von der

ETH Zürich, einen ausgewiesenen Fachmann des öffentlichen Verkehrs, mit der Ausarbeitung einer Studie zur Integration der BD in das Zürcher S-Bahn-System. Brändli und seine Mitarbeiter arbeiteten das Betriebskonzept 1990 für die BD aus, welches den ganztägigen Halbstundentakt und zu den Spitzenzeiten am Morgen und Abend den Viertelstundentakt vorsah. Dies bedingte den Bau der drei neuen zweigleisigen Haltestellen Zufikon Hammergut, Rudolfstetten Hofacker und Dietikon Stoffelbach. Um mittelfristig mit Zügen in Dreifachtraktion (drei gekuppelte Triebwagen) anhalten zu können, mussten die Perrons dieser Haltestellen eine minimale Länge von 105 Metern aufweisen. Diese Perronlänge und eine Höhe der Perronkante von 28 cm (im Rahmen der Anpassungen gemäss dem Behindertengesetz wurde die Perronhöhe später auf 35 cm erhöht) bildeten die Regel für alle kommenden Ausbauten. Im Weiteren beinhaltete das neue Betriebskonzept rationellere Fahrzeugumläufe (weniger Standzeiten der Triebwagen bei den Endbahnhöfen Dietikon und Wohlen), die Selbstkontrolle der Fahrausweise inklusive Aufstellen von Billettautomaten auf allen Haltestellen, Konzentration der Zugsüberwachung auf die Betriebsleitstelle Bremgarten, neue Bedarfshaltsignale und die Fahrgastinformation auf den Haltestellen gemäss Richtlinien des Zürcher Verkehrsverbundes. Der Verwaltungsrat genehmigte das neue BD-Konzept an seiner Sitzung vom 17. April 1985 und beauftragte die Direktion mit der Umsetzung bis zur Betriebsaufnahme der S-Bahn am 27. Mai 1990.

Dieses Datum schwebte die nächsten fünf Jahre wie ein Damoklesschwert über allen an diesem Projekt beteiligten Personen. Zuerst mussten Vorprojekte für die geplanten Ausbauten erstellt werden. Auf Grund dieser Projekte bereitete die Abteilung Verkehr des Baudepartements vom Kanton Aargau die Vorlage für den Grossen Rat vor. Dieser stimmte am 8. Dezember 1987 mit einem Grundsatzbeschluss dem Ausbau der Infrastruktur der Bremgarten-Dietikon-Bahn gemäss dem Betriebskonzept 1990 zu. Nach diesem positiven Signal erarbeitete die Direktion in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Kantonen Aargau und Zürich die III. Investitionsvereinbarung der BD über 55 864 Millionen Franken aus. Diese sah folgenden Kostenteiler vor:

Bund	**10,4 Millionen Franken**
Kanton Aargau	**35,4 Millionen Franken**
Kanton Zürich	**10,1 Millionen Franken**

Die Leistungen von Bund und Kantonen waren wie folgt zu verwenden:

Doppelspurabschnitte	**10'474'000**
Bremgarten – Bibenlos inklusive Anteil Haltestelle	**2'000'000**
Berikon – Widen – Rudolfstetten Hofacker	**3'914'000**
Rudolfstetten Kläranlage – Reppischhof	**4'560'000**
Stationsanlagen	**17'890'000**
Zufikon Hammergut	**3'948'000**
Verlegung Haltestelle Heinrüti	**1'487'000**
Ausbau Gleisanlagen Berikon-Widen	**3'250'000**
Rudolfstetten Hofacker	**3'768'000**
Dietikon Stoffelbach	**3'037'000**
Bahnhof Dietikon	**2'400'000**
Projektkosten für strassenunabhängige Führung der BD in Dietikon	**2'500'000**
Fünf neue Triebwagen inklusive Reservematerial	**25'000'000**
Total	**55'864'000**

Die III. Vereinbarung wurde zu Beginn des Jahres 1989 von allen beteiligten Parteien unterzeichnet.

Gleichzeitig mit dem Ausarbeiten der Investitionsvereinbarung wurden im Jahre 1988 die Detailprojekte für die neuen Ausweich- und Haltestellen Dietikon Stoffelbach, Rudolfstetten Hofacker und Zufikon Hammergut an spezialisierte Ingenieurbüros in Auftrag gegeben und die Baubewilligung mit einem Plangenehmigungsverfahren über das Bundesamt für Verkehr eingeleitet. Glücklicherweise konnten alle Einsprachen auf gütlichem Weg bereinigt werden, sonst wäre der ehrgeizige Terminplan arg ins Schleudern geraten.

Sofort nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung begannen im März 1989 die Bautätigkeiten für Dietikon Stoffelbach und Rudolfstetten Hofacker. Der Spatenstich für die Gleisverlegung und den Bau des neuen BD-Perrons in Dietikon erfolgte schon am 7. September 1988 mit dem Abbruch der alten Remise.

Der neue Bahnhof Dietikon mit zwei Gleisen und Mittelperron.

Für die Ausweich- und Haltestelle Zufikon Hammergut war zu diesem Zeitpunkt das Bewilligungsverfahren noch nicht abgeschlossen und deshalb konnte dort mit den Bauarbeiten erst im Herbst 1989 begonnen werden. Die Bauzeiten waren für alle Ausweichstationen äusserst knapp. Der Oberbauleiter, Werner Kaufmann vom Aargauischen Baudepartement, setzte seine ganze Erfahrung ein, fand überall Lösungen, welche einen schnelleren Baufortschritt erlaubten, und koordinierte die verschiedenen Arbeit so geschickt, dass alle Anlagen pünktlich für die Einführung des neuen Betriebskonzeptes bereit waren.

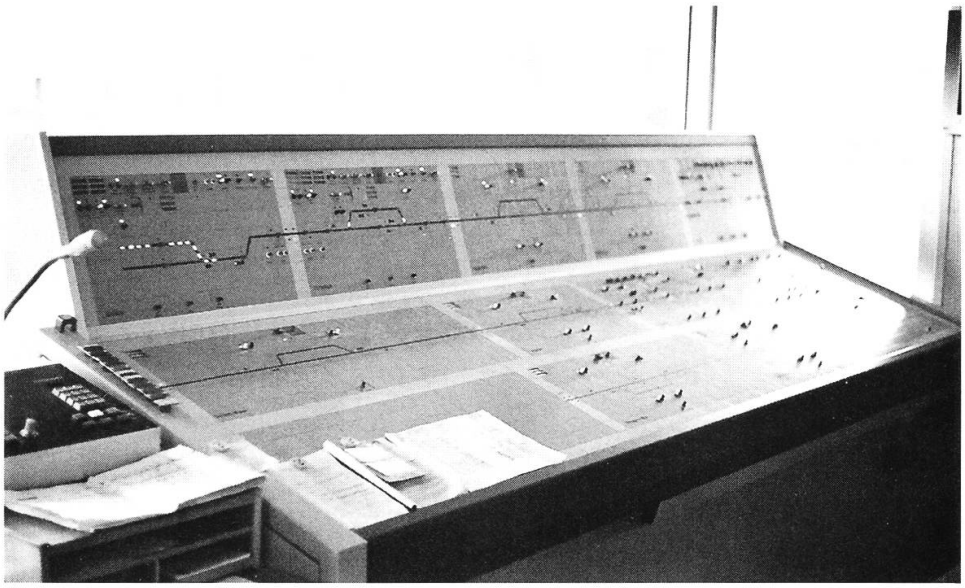
Die Anschlüsse an die Züge der SBB in Wohlen und Dietikon mussten weiterhin gewährleistet werden. Dies hatte zur Folge, dass die Fahrzeiten Wohlen – Dietikon und Dietikon – Wohlen trotz der zusätzlichen Haltestellen nicht verlängert werden durften. Die Fahrplanzeiten wurden wie folgt festgelegt: Die ETH Zürich berechnete die technisch notwendige Fahrzeit der Fahrzeuge pro Streckenabschnitt. Zu dieser Zeit wurden 5 Prozent Reserve für Zeitverluste durch ungünstige Adhäsionsverhältnisse, Abwarten von Anschlüssen oder Kreuzungszügen, betriebliche Dispositionen oder Verzögerungen beim Ein- und Aussteigen dazugeschlagen. Pro Haltestelle sind Aufenthaltszeiten von 20 Sekunden, für Bremgarten und Berikon-Widen je 30 Sekunden, einkalkuliert. Die so errechnete Fahrzeit überprüfte man in der Praxis auf die Machbarkeit.

Ab 1990 erhöhten sich die jährlichen Zugskilometer um 159 380 km auf 546 684 km, was einer Zunahme von 28 Prozent entspricht.

Für das Führen der zusätzlichen Züge mussten neue Lokführer angestellt und ausgebildet werden. Auch für die bisherigen Lokführer brachte das neue Betriebskonzept grosse Änderungen. Die gestrafften Fahrzeiten forderten von ihnen einen grossen Einsatz. Dank einer guten Information und Vorbereitung der Mitarbeiter konnte das neue Konzept ohne grosse Probleme eingeführt werden.

Zusätzlich wurde die Zuglenkung gestrafft. Bis zur Einführung des S-Bahn-Konzeptes waren neben Bremgarten die Bahnhöfe Bremgarten West, Berikon-Widen und Rudolfstetten mit fahrdienstlichen Aufgaben betraut. Dazu verfügten sie über Sicherungsanlagen der Firma ASEGA, Gisikon. Gemäss dem neuen Betriebskonzept kreuzten die Züge planmässig ausschliesslich bei den neuen Haltestellen Zufikon Hammergut, Rudolfstetten Hofacker und Dietikon Stoffelbach. Für diese Ausweichhaltestellen sah man keine örtliche Besetzung mehr vor. Sie funktionierten entweder selbständig im automatischen Betrieb oder wurden im Fernbetrieb von Bremgarten aus gesteuert.

Die Direktion fasste den Beschluss, mit der Inbetriebnahme der drei neuen Ausweichstellen und des Bahnhofs Dietikon auf das Stellwerk- und Fernsteuersystem der Firma Integra, Wallisellen, zu wechseln. Die Fernsteuerung und Fernüberwachung der vier Anlagen bedingte den Einbau eines neuen Stellwerkes in Bremgarten, welches genügend Kapazitätsreserve für zukünftige Ausbauten haben musste. Die neuen Anlagen erforderten den Einbau der Zugsicherung YSR-72 der Firma Integra bei den Signalen.



Integra Stellwerk Domino 69 in Bremgarten. Mit diesem kann die ganze BD-Strecke überwacht und ferngesteuert werden.

Ein weiterer wichtiger Teil bei der Einbindung in die Zürcher S-Bahn war die Umstellung von begleiteten Zügen auf das System der Selbstkontrolle. Das neue System verlangte die Ausrüstung aller Haltestellen mit Billettautomaten. Für dieses Projekt schloss sich die BD dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) an, welcher selber einige hundert Billettautomaten beschaffen musste. Durch diese enge Zusammenarbeit gelang es der BD, den ersten neuen Billettautomaten vom Typ B 80 der Firma Autelca, Gümligen schon im Stadium des Versuchsbetriebes in Bremgarten aufzustellen. Die Inbetriebnahme der restlichen 15 Automaten erfolgte ab März 1990, und somit war auch diese Voraussetzung für die Einführung der Selbstkontrolle auf den Fahrplanwechsel erfüllt. Neben den technischen Vorbereitungen musste das Personal für die Stichkontrollen ausgewählt werden. Es galt, die Kontrolleure für das neue System auszubilden und mit den notwendigen Unterlagen auszurüsten. Auf die fünf Kontrolleure wartete eine belastende Arbeit, welche sie neben ihrer Haupttätigkeit als Lokführer mit grossem Erfolg leisteten. Lange Zeit hatte die BD die kleinste Schwarzfahrerquote im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes.

Der Dienst am Kunden ist für den Zürcher Verkehrsverbund ein zentrales Anliegen. Die BD entschloss sich, dieses Wissen zu nutzen, und übernahm dessen Informationssystem. Dieses beinhaltete die Ausrüstung aller Haltestellen mit mindestens einer Informationsstele. Bei den Stelen können die Reisenden Fahrpläne, einen Ortsplan und Tarif-Informationen konsultieren. Die Beschilderung der Haltestellen erfolgte gemäss den Richtlinien der SBB mit den bekannten blauen Stationstafeln und Gleisbezeichnungen. Um unnötige Fahrzeitverluste zu vermeiden, wurden die meisten Haltestellen auf Verlangen mit Bedarfshaltesignalen ausgerüstet. Zur besseren Information der Kunden verfügen einige Bahnhöfe über Infosäulen.

Die enge Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund ist vertraglich geregelt. Der Zusammenarbeits-Vertrag wurde zusammen mit allen anderen beteiligten Unternehmungen am 3. Oktober 1989 auf einem Schiff der Zürichseeflotte feierlich unterzeichnet.

Für die berufliche Laufbahn des Verfassers ist der Fahrplanwechsel vom 27. Mai 1990 das herausragende Ereignis, verbunden mit einer enormen Leistung, welche alle Beteiligten auf dieses Ziel

Perronausrüstung
in Zufikon Hammergut mit Billettautomat, Infosäule, Informationsständer und Anforderung für Bedarfshalt der Züge.

hin erbrachten. Mit einer schlichten Feier bei der neuen Ausweichstelle Rudolfstetten Hofacker feierte die BD an diesem Tag die erfolgreiche Einbindung als S17 in die S-Bahn Zürich. Angesichts des auf einen Schlag um 28 Prozent vergrösserten Angebots wäre es der BD durchaus angestanden, ihre Öffentlichkeitsarbeit etwas offensiver zu betreiben.

In die Phase der S-Bahn Zürich fiel noch ein weiteres Grossprojekt der BD: die Prüfung einer strassenunabhängigen Einführung der Bahn in die Stadt Dietikon. 1987 erteilte die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr den Auftrag, die verschiedenen Möglichkeiten der Linienführung der BD zwischen Reppischhof und dem Bahnhof Dietikon zu prüfen. Von der eingesetzten Begleitkommission wurden die drei Varianten doppelspurige Strassenbahn, Tunnel ab Honeret und Tunnel ab Reppischhof einer näheren Prüfung unterzogen. Im Sommer 1991 erhielt die Ingenieurgemeinschaft Amberg Ingenieur AG, Eichenberger AG sowie Sennhauser, Werner und Rauch AG vom Verwaltungsrat der BD den Auftrag, offene Fragen dieser drei Varianten zu klären und Kostenberechnungen anzustellen, um so die baulich und betrieblich günstigste Variante aufzuzeigen. Nach Vorliegen der Resultate beschloss der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 25. November 1992, im Hinblick auf die Erarbeitung des Bauprojektes die Möglichkeiten einer Finanzierung der Tunnelvariante Reppischhof – Bahnhof Dietikon abzuklären. Die Finanzierung scheiterte dann an den hohen Kosten von 130 Millionen Franken und vor allem auch

Offizielle Eröffnung der S17 in Rudolfstetten Hofacker am 27. Mai 1990.

an der Einsprache des Zürcher Verkehrsverbundes wegen der Aufhebung der Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden und Schönegg-strasse und der dadurch notwendigen Ersatzstellung. In den Neujahrsblättern 1994 hat Wilfried Fink das Projekt der strassenunabhängigen Einführung der BD in Dietikon ausführlich beschrieben.

Konsolidierungsphase (1990 – 1998)

Nach der erfolgreichen Einführung des neuen Betriebskonzeptes atmeten alle Beteiligten vorerst einmal erleichtert auf. Dann galt es, die Kompromisse auszumerzen, die auf den Fahrplanwechsel 1990 hin bei den Anlagen eingegangenen worden waren. Nach den Fahrzeitberechnungen war voraussehbar, dass die Ausweichstelle Rudolfstetten Hofacker nicht an der optimalen Stelle lag. Fahrplanmässig sollten die Züge zwischen den beiden Zelgränken kreuzen. Deshalb enthielt die III. Investitionsvereinbarung auch den Ausbau der Gleisanlagen von Berikon-Widen und die Doppelspur bis Rudolfstetten Hofacker. Die Planung und Erstellung der Doppelspur lag jedoch bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn zeitlich nicht im Bereich des Möglichen. Mit Volldampf wurden die neuen Gleisanlagen von Berikon-Widen und die daran anschliessende Doppelspur anfangs der 1990er Jahre geplant, das notwendige Land gekauft und das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Arbeiten begannen im Juli 1992 mit dem Abbruch der alten Veloremise in Berikon-Widen. Im Herbst 1994 erfolgte der Spatenstich für die neue Doppelspur. Am 19. August 1995 konnte das erste Gleis der Doppelspur dem Betrieb übergeben werden, und am 4. November 1995 waren die neuen Gleisanlagen in Berikon-Widen so weit. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises bis Rudolf-

stetten Hofacker erfolgte am 16. Dezember 1995. Die verlängerte Doppelspurinsel führte sofort zu einer markanten Verbesserung der Fahrplanstabilität. Zum gleichen Zeitpunkt baute die BD auch das Angebot Wohlen – Bremgarten auf den durchgehenden Halbstundentakt mit letzten Lücken am Sonntagmorgen und -abend aus. Morgens und abends an Werktagen fuhren zwischen Bremgarten und Dietikon zusätzliche Züge im Viertelstundentakt.

Im Anschluss an die Fertigstellung der Gleisanlagen in Berikon-Widen begannen im Jahr 1996 die Arbeiten für die Renovation des Verkaufsbüros, den Bau des neuen Kiosks an der Stelle des Güterschuppens, die sanfte Aussenrenovation des Betriebsgebäudes sowie für die Doppelspur von Belvédère bis Berikon-Widen. Am 26. April 1997 konnte das erste Gleis dieser Doppelspur befahren werden, am 4. August 1997 erfolgte die Betriebsaufnahme über beide Gleise und am 6. September 1997 feierte man auf dem Mittelperron von Berikon-Widen den erfolgreichen Abschluss der Arbeiten auf dem Mutschellen.

Die III. Investitionsvereinbarung des Bundes beinhaltete auch die Beschaffung von fünf neuen Triebwagen des Typs Be 4/8 für knapp 29 Millionen Franken inklusive Reservematerial. Diese fünf Triebwagen waren Bestandteil einer Gemeinschaftsbestellung der drei Meterspurbahnen RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn), WSB (Wynental- und Suhrentalbahn) und der BD. Wegen der engen Gleisbögen wurden die Wagenkästen für die BD um ein Sitzabteil verkürzt. Der harte strassenparallele Winterbetrieb der BD am Mutschellen erforderte die Anpassung zahlreicher Konstruktionsdetails an die Gegebenheiten bei der BD.

Zug bei der Anfahrt an den oberen Zelgrank zwischen Berikon-Widen und Rudolfstetten Hofacker.

Anfangs der 1990er Jahre stand ein für die Stadt Bremgarten wichtiges Werk im Bau: Die Umfahrungsstrasse. Im Vorfeld ihrer Eröffnung kamen in der Stadt vermehrt Stimmen auf, welche auf die zunehmende Bedeutung der BD auf der Binnenverbindung Bremgarten West – Bremgarten hinweisen. Dafür wurde der Bau einer neuen Haltestelle bei Bremgarten Obertor gefordert. Aus betrieblichen Gründen (kurze Haltestellenabstände) und vor allem aus fahrplantechnischen Gründen (der beim Kreuzungspunkt Rudolfstetten Hofacker eingegangene Kompromiss war noch nicht korrigiert) sträubte sich die Bahn vorerst dagegen. Der Verwaltungsrat bewilligte deshalb im Frühjahr 1994 nur eine provisorische Haltestelle. Innert kürzester Zeit erhielt die Bahn vom Bundesamt für Verkehr die Baubewilligung, und sofort erstellten die Bauleute einen Perron für Züge in Einfachtraktion und eine Wartehalle. Am 19. Oktober 1994, drei Tage vor dem Umfahrungsfest, fand die Einweihung statt. Um die Züge in der Spitzenzeit durch den weiteren Halt nicht zusätzlich zu verspäten und wegen der mangelnden Länge der Perronkante konnte während der Hauptzeiten nicht angehalten werden. Trotzdem entwickelten sich die Frequenzen erfreulich, benützen doch bis Ende 1994 über 1 000 Personen die Haltestelle Bremgarten Obertor. Im nächsten Jahr stieg diese Zahl bereits auf über 1 300 Kunden. Im Jahr 1998 wurde der Perron verlängert, damit können die Züge auch in den Spitzenzeiten anhalten.

Am 13. Juli 1995 stellte die Bahn beim Bund das Finanzierungsgesuch für eine IV. Vereinbarung über 36,6 Millionen Fran-

Die Haltestelle **Bremgarten Oberthor** anlässlich des Umfahrungsfestes Bremgarten im Oktober 1994.

ken. Dieses Gesuch beinhaltete den Ausbau der Anlagen in Bremgarten, Rudolfstetten, Reppischhof sowie der Strecken Bremgarten – Bibenlos mit zusätzlicher Haltestelle und Zufikon Hammergut – Heinrüti samt Verlegung der Haltestelle Heinrüti. Bei der III. Vereinbarung hatte das Bundesamt für Verkehr für alle aufgeführten Ausbauten eine gesamthafte Bewilligung erteilt. Bei der IV. Vereinbarung änderte das Bundesamt für Verkehr seine Praxis und verlangte für jeden Ausbau eine separate Vereinbarung. Dies erschwerte die Arbeit bei den kantonalen Behörden, denn sie mussten nun dem Grossen Rat für jedes Bauwerk eine separate Botschaft unterbreiten. Mit der IV. Vereinbarung genehmigte das Bundesamt für Verkehr ausnahmsweise noch die Projekte für den Ausbau der Bahnhöfe Bremgarten im Betrag von 4,576 Millionen Franken und Rudolfstetten für 8,269 Millionen Franken als Gesamtpaket. Nach der Genehmigung der Vereinbarung durch den Bund und die Kantone Aargau und Zürich konnte das Plangenehmigungsverfahren (Baubewilligung) eingeleitet werden. Die Bauaufnahmen erfolgten in Bremgarten am 6. April 1999 und in Rudolfstetten am 10. Juni 1999. Es wurde zügig gebaut, so dass in Bremgarten schon kurz vor Weihnachten die neuen Gleisanlagen mit den dazugehörenden Signalen und dem Stellwerk sowie dem neuen Perrondach in Betrieb genommen werden konnten. In Bremgarten waren im Frühjahr 2000 alle Arbeiten abgeschlossen; der neue Bahnhof in Rudolfstetten wurde mit einem Halloween-Fest am 31. Oktober 2000 offiziell eingeweiht.

Mit der Änderung der Vergabepraxis bei Vereinbarungen ordnete das BAV noch eine Überprüfung des Betriebskonzeptes der BD auf seine Aktualität, Notwendigkeit und eventuelle Sparmöglichkeiten an. Den Auftrag für diese Begutachtung erhielt das Büro SMA und Partner aus Zürich. Die Überprüfung und die Erarbeitung der neuen Vorschläge zogen sich über Jahre hin. Die Studienverfasser bestätigten in ihrem Schlussbericht vom 6. Januar 2000 das bisherige Konzept und schlugen als Verbesserung das Streichen einer Doppelspur von Rudolfstetten bis Reppischhof sowie die Verlängerung der Doppelspurinsel bei der Haltestelle Bibenlos bis zur Haltestelle Zufikon vor. Diese Verlängerung ermöglicht, zusammen mit den neuen Triebwagen, die Zugkreuzungen bei den Übergangsbahnhöfen zu den Postautolinien in Bibenlos und Berikon-Widen zu situieren. Dies bringt für die Kundschaft den gros-

Postautohaltestelle
beim Bahnhof Berikon-Widen mit dem neuen Perrondach.

sen Vorteil, dass für die ankommenden Postautos schlanke Bahnanschlüsse sowohl Richtung Wohlen als auch Richtung Dietikon angeboten werden können und dass die abfahrenden Postautos Bahnfahrgäste sowohl aus Richtung Wohlen wie aus Richtung Dietikon ohne Wartezeit weiterbefördern können.

Für die Realisierung dieser Ausbauschritte schlossen Bund, Kantone Aargau und Zürich sowie die BDWM Transport AG in den kommenden Jahren folgende Investitionsvereinbarungen ab:

V. Vereinbarung für den Streckenausbau Hammergut – Heinrüti
2.1 Millionen Franken
VI. Vereinbarung Streckensanierung Rudolfstetten – Reppischhof
9.1 Millionen Franken
VII. Vereinbarung Ausweich- und Haltestelle Reppischhof
7.8 Millionen Franken
VIII. Vereinbarung Doppelspur und Haltestelle Bibenlos
13.4 Millionen Franken
IX. Vereinbarung Verlegung Haltestelle Heinrüti
9.3 Millionen Franken.

Wachstumsphase (ab 1998)

Am 1. August 1998 ersetzte Fritz Luchsinger den in Pension gehenden Wilfried Fink als Direktor der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Fritz Luchsinger hatte viele, zum Teil auch unkonventionelle Ideen, um die Bahn weiter zu bringen. Dies ist ihm in vielen Belangen auch gelungen. Im Geschäftsbericht über das Jahr 2006 schreibt er in seinem Rückblick wörtlich: «Die Wachstumschance und die Vi-

sion für den öffentlichen Verkehr liegt nur darin, begehrenswerter zu sein als das Cruisen im eigenen Vehikel, weil er die intelligenteren und erst noch umweltfreundlicheren Lösungen für individuelle Verkehrsbedürfnisse bietet.» Um dies zu erreichen, formulierte er für seine Amtszeit zwei Hauptziele: 1. Im Stammmarkt die Basis sichern und stärken durch kompromisslose Kundenorientierung, bedarfsgerechte expansive Angebotsgestaltung und eine ständige Qualitätspflege. 2. Sicherung der Autonomie des traditionsreichen, aber kleinen Unternehmens durch Diversifikation und breitere Abstützung im schweizerischen Markt des öffentlichen Verkehrs. Auf die Massnahmen für das Erreichen des ersten Zieles wird in einem späteren Kapitel eingegangen.

Für die Erreichung des zweiten Zieles zeigte sich eine weitere Stärke des neuen Direktors: richtige Seilschaften und Partnerschaften zu bilden. In der Folge beteiligte sich die BDWM mit wechselnden Erfolgen an diversen Ausschreibungen von Leistungen im öffentlichen Verkehr. Für jede Ausschreibung wurde eine Projektgruppe gebildet, zu der meistens auswärtige Partner und Experten beigezogen wurden.

Beim ersten Versuch blieb der Erfolg noch aus. Das Jahr 1998 war gekennzeichnet durch die Privatisierung und Deregulierung des schweizerischen Güterverkehrs. Die BDWM unterbreitete der SBB-Cargo als Systemanbieterin im Wagenladungsverkehr eine Offerte für die Übernahme der Zustellung der Güterwagen von Dottikon-Dintikon bis Muri inklusive Villmergen und Bremgarten West. SBB-Cargo übernahm das Konzept der BDWM, gab aber Bescheid, dies günstiger und besser selber ausführen zu können! Das Resultat heute: Muri, Boswil-Bünzen und Bremgarten West haben keinen Wagenladungsverkehr mehr. In Villmergen und Wohlen ist der Verkehr eingebrochen, so dass die Bedienung neu ab Lenzburg erfolgt.

Wegen mangelhafter Qualität des bisherigen Busbetreibers schrieb der Zürcher Verkehrsverbund ZVV im Jahre 2001 die Buslinien im Limmattal aus. Die BDWM gründete zusammen mit der Firma Hürzeler als bisherige Betreiberin die Aktiengesellschaft Limmatbus AG, wobei die BDWM mit 51 Prozent die Aktienmehrheit besass. Diese Kooperation war erfolgreich, erhielt die Limmatbus AG im Winter 2002 doch den Zuschlag für die Übernahme von fünf Buslinien im Limmattal sowie von zwei Nachtbussen. Damit

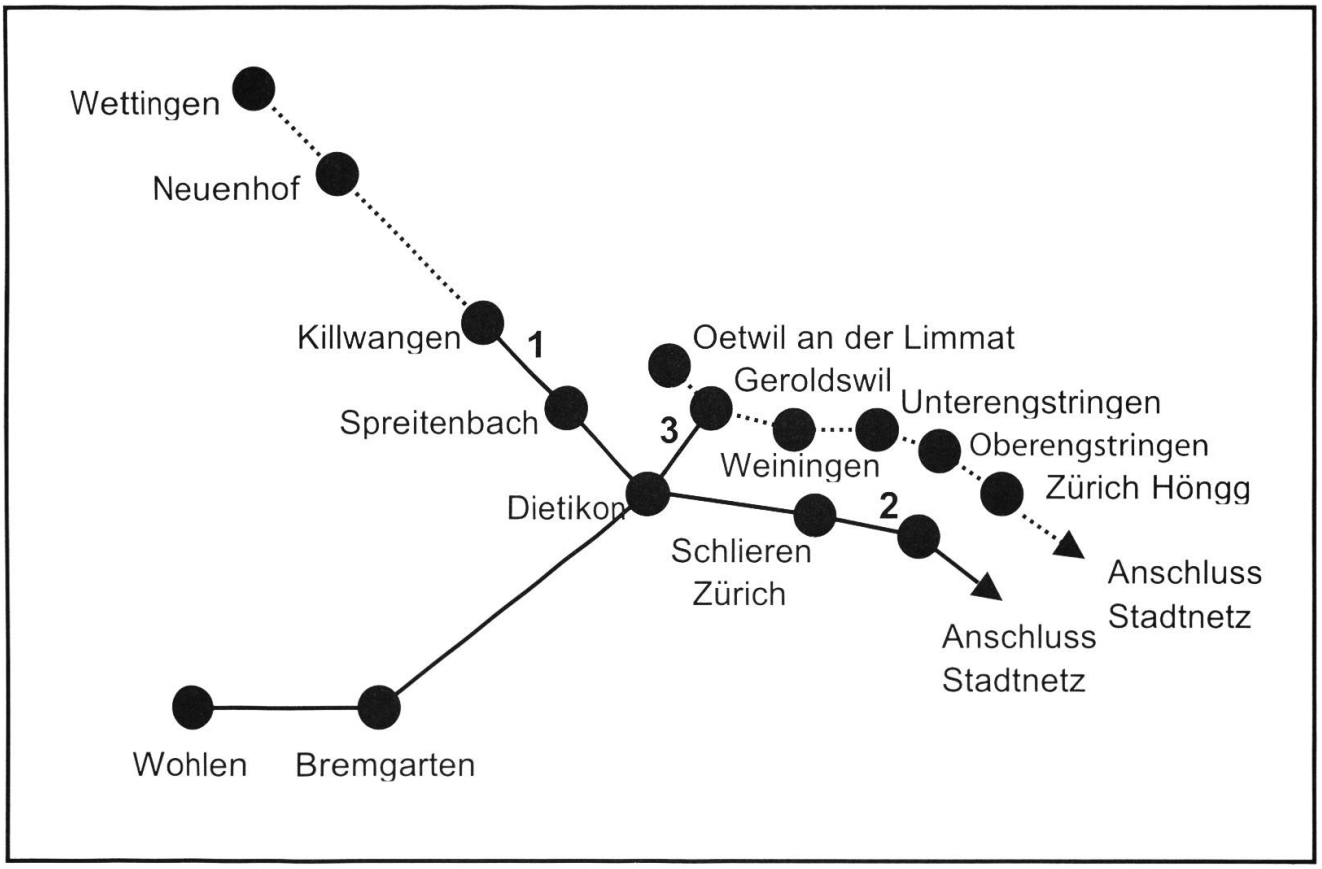
vergrösserte sich das Unternehmen schlagartig um 52 Chauffeure, 23 Linienbusse, 1 365 000 Fahrplankilometer und um mehr als 7 Millionen Franken bei der Bilanzsumme. Nach dem Zuschlag galt es, die Integration der Limmatbus AG und vor allem die Verbesserung der Qualität sofort in die Wege zu leiten. Bis der neue Leiter Busbetrieb bei der BD seine Arbeit aufnehmen konnte, leitete der Verfasser jeweils am Vormittag den Betrieb der Limmatbus AG in Dietikon und am Nachmittag den Bahnbetrieb in Bremgarten. Peter Ruckstuhl, dem neuen Leiter des Busbetriebes, gelang es schnell, die Qualität zu steigern. Bei den Publikumsbefragungen des Zürcher Verkehrsverbundes erzielte der Limmatbus im Jahre 2000 nur 62 Qualitätspunkte, im Jahre 2002 waren es bereits 69, um dann zwei Jahre später schon das gute Ergebnis von 72 Punkten zu erreichen.

Limmatbus
der Linie 303
an der Endhaltestelle
Schlieren Zentrum.

Das Projekt der Bahn 2000 bei den Schweizer Bahnen neigte sich langsam der Vollendung zu. Auf Bundesebene wurden deshalb Überlegungen zur weiteren Entwicklung der Bahnen angestellt. Das Bundesamt für Verkehr lud im Jahre 2001 alle Bahnen ein, die notwendigen Ausbauten in ihrem Netz für die zweite Etappe von Bahn 2000 zu überprüfen. Daraus entwickelte sich bei allen Transportunternehmungen ein eigentliches Wunschkonzert an Bauvorhaben, welche den vorgegebenen Rahmen von 8 Milliarden Franken um ein Mehrfaches übertrafen. Durch die Mehrkosten der NEAT musste in letzter Zeit diese Summe noch nach unten an-

gepasst werden, und es zeigt sich heute, dass die vorhandenen Mittel nicht einmal für alle Grossprojekte der SBB genügen werden.

Nach der Umsetzung zahlreicher Neuanlagen, der langfristigen Planung und wegen der Ausrichtung der BDWM auf das bisherige Operationsgebiet hatte die Bahn ausser dem Ausbau in Richtung Wohlen nur kleinere Projekte. In dieser Situation wagte die BDWM Transport AG den Coup, die Idee einer Stadtbahn im Limmattal in der Öffentlichkeit zu lancieren. Cicerone Performance Dr. Rudolf H. Röttinger sowie SMA und Partner AG verfassten eine Studie zum Bau einer Stadtbahn im Limmattal mit Ästen von Dietikon nach Killwangen-Spreitenbach, Schlieren, dem Industriegebiet und Weinigen – Oberengstringen. Es war keine Überraschung, dass diese Idee zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in einer Agglomeration bei der Auswahl der Projekte zur zweiten Etappe der Bahn 2000 aus dem Rennen fiel. Später fand sie jedoch Aufnahme im Agglomerationsprogramm des Bundes, und heute arbeiten die Kantone Aargau und Zürich ernsthaft an der Planung der Stadtbahn Limmattal.



Ende 2001 prüfte die BDWM auch eine Offerte für die ausgeschriebenen Linien im Raum Hochdorf/Beromünster. Beim Studium der Ausschreibungsunterlagen zeigte es sich, dass diese sehr vage ausgefertigt waren. Nach Vorlage der ersten Berechnungen verzichtete die BDWM darauf, ein Angebot einzureichen. Im Nachhinein bestätigte sich dieser Entscheid, da zwischen den Transportunternehmungen und dem Kanton Luzern ein langer Streit um die Vergabe von einzelnen Linien entbrannte. Heute sind die Linien auf diverse Busunternehmungen aufgeteilt.

Anfangs 2003 schrieb der Verwaltungsrat der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) die Betriebsführung seiner Bahn aus. Hier bildete die BDWM eine Partnerschaft mit dem bekannten Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen, der Stadler Rail AG. Die BDWM wäre für Verwaltung, Betrieb und Infrastruktur zuständig gewesen und die Stadler Rail AG für den Unterhalt der Fahrzeuge und die Auslastung der Werkstätte in Wil (SG). Eine praktisch unschlagbare Kombination. Leider kommen bei solchen Ausschreibungen nicht immer nur absolute Zahlen zum Tragen. Auf jeden Fall erhielt die BDWM bei dieser Ausschreibung eine Absage und die Appenzellerbahnen erhielten den Zuschlag. Wie der damalige Direktor der Appenzellerbahnen, Martin Vogt, dem Verfasser bei einem späteren Gespräch mitteilte, ist er bei der Präsentation der Unterlagen kaum auf Zahlen eingegangen,sondern hat politische Aspekte mit einer Direktion im Kanton Aargau in den Vordergrund gestellt.

Aufgrund einer internen Studie entschloss sich der Verwaltungsrat der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn den Bahnbetrieb auf den 1. Juni 1997 auf Busse umzustellen. Der Fahrauftrag wurde damals an die Gebrüder Knecht AG, Windisch, erteilt. Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2003 übernahm die BDWM den Betrieb der Buslinie von Wohlen nach Meisterschwanden in eigener Regie. Sechs Chauffeure und drei Busse wechselten damit vom Regionalbus Lenzburg zur BDWM Transport AG. Zur Sicherung der Autonomie und Vereinfachung der Prozessabläufe fusionierte am 1. Januar 2001 die Bremgarten-Dietikon-Bahn mit der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn zur neuen Unternehmung BDWM Transport AG. Damit konnte die Anzahl der engagierten Verwaltungsräte und der Aufwand für die Rechnungslegung reduziert werden. Bei der Alltagsarbeit bestand ein geringes Einsparungspotenzial, da die beiden Bahnen schon seit 1920 eine Betriebsgemeinschaft bildeten.

WM-Bus im Erscheinungsbild der BDWM Transport AG.

Eine erfolgreiche, wegen der Einsprachen aber langwierige Angelegenheit war für die BDWM die Ausschreibung der Buslinien im Raum Zofingen. Diese Linien fuhr bisher grösstenteils der Autobetrieb Tschannen im Auftrag vom Postauto Aargau. Im August 2003 war der Abgabetermin für die Bewerbungs-Unterlagen. Für diese Offerte bildete die BDWM eine Partnerschaft mit dem Regionalverkehr der SBB. Bei dieser war die BDWM für den Fahrbetrieb, die Fahrzeuge und die Infrastruktur zuständig, die SBB ihrerseits waren offizieller Anbieter und Konzessionär und hatten das Marketing und das Finanzielle als Hauptaufgabe. Die SBB waren damals mitten in ihrer Umstrukturierung. Das hatte zur Folge, dass das SBB-Team personell immer änderte und fünf Leiter dafür zuständig waren. Auch zeigte es sich, dass die SBB wohl im Marketing sehr stark waren und dafür einen gut funktionierenden Verwaltungs-Apparat zur Verfügung hatten, vom Busgeschäft aber nicht sehr viel verstanden. Zusammen ergänzten sich beide Partner perfekt, so dass sie sich gegen Postauto, WSB und den Eurobus durchsetzten und zu Beginn des Jahres 2004 den Zuschlag für die Linien im Raum Zofingen erhielten. Gegen diesen Entscheid legte Postauto Rekurs ein. Vor allem Postautohalter Tschannen setzte sich politisch und in der Öffentlichkeit vehement gegen die Arbeitsgemeinschaft SBB/BDWM zur Wehr. Die BDWM plante, auf SBB-Gebiet beim Bahnhof Zofingen eine neue Garage zu erstellen. Gegen dieses Projekt erfolgten zahlreiche Einsprachen. In der Zwischenzeit bot die Firma Siegfried AG der BDWM eine grosse Halle zur langjährigen Vermietung an. In aller Stille verfolgte die BDWM das Projekt weiter, und als sowohl das BAV und nachher das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-

munikation den Rekurs von Postauto abwiesen, legte die Firma Siegfried AG die Umnutzung der Halle öffentlich auf. Gegen diese Umnutzung im Industriegebiet gab es keine gesetzlichen Handhaben mehr. Die BDWM konnte mit dem Umbau beginnen und die neue Halle rechtzeitig auf die Betriebsaufnahme vom 10. Dezember 2006 in Betrieb nehmen. Mit diesen 10 Linien vergrösserte sich das Unternehmen BDWM Transport AG mit einem Schlag um 41 Mitarbeitende, 23 Busse und weitere 7.3 Millionen Franken in der Bilanzsumme.

In den Farben der A-Welle präsentieren die modernen Busse des SBB-Bus Zofingen/Reiden vor ihrem Depot.

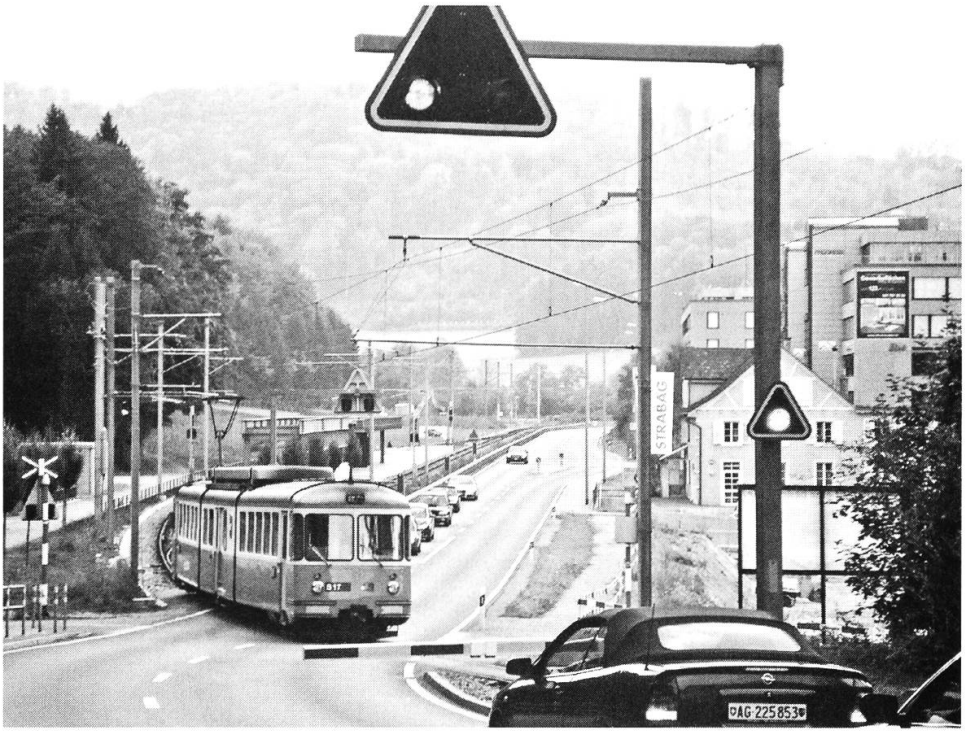
Am 10. November 2006 war Abgabetermin für Offerten bei einer weiteren Ausschreibung: Die Buslinien beim Flughafen Zürich. Bei dieser Ausschreibung versuchte die BDWM das Glück auf eigene Faust und scheiterte knapp. Der Auftrag ging an die bereits in diesem Gebiet tätige Firma Eurobus, ein Tochterunternehmen der Gebrüder Knecht AG. Es überraschte nicht, dass bei der nachfolgenden Ausschreibung von drei Linien zwischen dem Greifensee und Zürich die gleiche Firma den Zuschlag erhielt.

Neben dem Wachstum im Bussektor wurden in dieser Zeit auch bei der Bahn einige Bauprojekte verwirklicht. Als eine der ersten Massnahmen packte Direktor Fritz Luchsinger die Verlängerung des Perrons in Bremgarten Obertor an, so dass schon ab Herbst 1998 alle Züge in Bremgarten Obertor anhalten konnten. Damit die Gleise von Reppischhof bis Dietikon Stoffelbach und ein Abschnitt in Dietikon total erneuert werden konnten, wurden im Juli des Jahres 2000 die Züge zwischen Bremgarten und Dietikon während einer Woche durch Busse ersetzt. Im Jahre 2003 begannen die Arbeiten für die Sanierung des Streckenabschnittes von Zufikon Hammergut bis Heinrüti. Für die Verbesserung des Ab-

standes zwischen der Strasse und der Bahn musste das Gleis bergwärts verlegt werden. Vor allem die dadurch notwendige Abstützung eines Gebäudes in der «Stiegelen» forderte die Ingenieure stark. Nach dem baubedingten Betriebsunterbruch vom 18. bis 21. Juni 2004 konnte der erneuerte Streckenabschnitt dem Betrieb übergeben werden.

Im Jahre 2004 begannen die Arbeiten für die neue Halte- und Ausweichstelle Reppischhof sowie für den Bahnübergang über die Bernstrasse. Der Polizei war es ein Anliegen, die Sperrzeiten wegen der geschlossenen Schranken möglichst kurz zu halten. Mit variabler Anschaltung der Barrieren (diese erfolgen durch den Lokführer, je nach dem, ob Reisende ein- oder aussteigen oder kein Bedarf für einen Fahrgastwechsel besteht) konnten die Schliesszeiten unter eine Minute gedrückt werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlage erfolgte nach einer Streckensperrung von einer Woche am 31. Juli 2005.

Während dem Neubau der Haltestelle Reppischhof starteten auch die Arbeiten auf dem Abschnitt von Rudolfstetten bis Reppischhof. Als erstes Bauwerk erstellten die Bauleute die Brücke über die Reppisch. Mit dem vergrösserten Durchlass der neuen Reppischbrücke konnte ein Gefahrenherd bei Hochwasser entschärft werden. Als weitere Knacknuss auf diesem Abschnitt galt es, die Verkehrsregelungsanlage Reppischtal zu erneuern und in



BDe 8/8 beim Überqueren des Bahnüberganges in Reppischhof.

die Bahnsicherungsanlage zu integrieren. Die finanziellen Absprachen hatten es in sich, da die Anlage direkt auf der Kantonsgrenze Aargau/Zürich liegt, was einige Gespräche den Kostenteiler betreffend auslöste. Die Aufteilung der Kosten erfolgte dann auf Grund der Anzahl Fahrspuren aus dem jeweiligen Kanton. Die Lösungen für die direkt neben dem Gleis liegende Grundwasserfassung der Gemeinde Bergdietikon, für die Stützmauern im Bereich des Rummelbaches und vor allem für den Abstand der Gleisachse zu einer privaten Liegenschaft benötigten viel Geschick und Geduld bei den Verhandlungen. Bei der Liegenschaft erzielte die BDWM nach den zahlreichen realisierten Vorhaben zum ersten Mal keine Einigung auf dem Verhandlungsweg und musste den langwierigen Prozessweg einschlagen. Die ausstehende Bereinigung ist der Grund, weshalb die Bahn an dieser Stelle bis heute eine provisorische Gleisverschwenkung mit reduzierter Geschwindigkeit befahren muss.

Nach Genehmigung der VIII. und IX. Investitionsvereinbarung durch den Bund sowie Kantone Aargau und Zürich konnten die beiden letzten grossen Bauprojekte in diesem Jahrzehnt in Angriff genommen werden. Die Aufnahme der Bautätigkeiten für die Haltestelle Bibenlos erfolgte im Jahre 2006 mit dem Bau des zweiten Gleises und den zugehörigen Publikumsanlagen. Nach Inbetriebnahme des Gleises 2 am 1. Februar 2007 gingen die Arbeiten sofort beim Gleis 1 weiter, welches bis November fertiggestellt war. Die Einweihung der Haltestelle Bibenlos feierte man am 23. November 2007, am gleichen Tag erfolgte der Spatenstich für die Verlegung der Haltestelle Heinrüti.

Eine Geschichte für sich war die Namensgebung für die Haltestelle Bibenlos. Im Betriebskonzept der ETH Zürich wird noch von Bremgarten Itenhard gesprochen. Das ganze Bauprojekt lief unter dem Namen Bremgarten Bibenlos. Es lag daher auf der Hand, beim Bundesamt für Verkehr auch diesen Namen als offiziellen Haltestellennamen anzumelden. Nachdem das Bundesamt für Verkehr diesen Namen bestätigt hatte, erhob die Gemeinde Zufikon dagegen Einspruch, weil etwas mehr als die Hälfte der Haltestelle auf deren Gemeindegebiet lag. Der von der Gemeinde vorgeschlagene Namen «Bremgarten-Zufikon-Bibenlos» konnte nicht übernommen werden, da er zu lang war. Die Alternative «Bibenlos-Sonnenhof» beinhaltet keinen Gemeindenamen. Die Nennung der

Zug nach Dietikon
an der Haltestelle
Bibenlos-Sonnenhof.

Gemeinde erleichtert gebietsunkundigen Fahrgästen die grobe Orientierung, in welcher Gemeinde eine Haltestelle gelegen ist. Das Anführen des Gemeindenamens entspringt keiner zwingenden Rechtsnorm. Deshalb hat das Bundesamt für Verkehr keine Änderung verlangt, als sich die Partner auf den Namen Bibenlos-Sonnenhof einigten. Die BDWM-Haltestelle nennt sich demnach Bibenlos-Sonnenhof, die unmittelbar anschliessende Postautohaltestelle heisst offiziell Bremgarten AG, Bibenlos und die Haltestelle vor der Migros ist mit Zufikerstrasse angeschrieben. Also ein unglücklicher Kompromiss, der den Fahrgästen den Bezug des einschlägigen Fahrausweises und beim Aus- und Umsteigen die Orientierung erschwert.

Das Projekt Heinrüti verbesserte vor allem die Verhältnisse auf der Mutschellenstrasse. Es verfolgte das Ziel, das Gebiet im Heinrütirank strassentechnisch voll zu erschliessen und erlaubte, fünf Bahnübergänge, wovon zwei der gefährlichsten auf der Strecke der BDWM, aufzuheben. Gleichzeitig konnten die Überschneidungen der Lichtraumprofile zwischen Bahn und Strasse ausgemerzt und für die Fussgänger sichere Gehwege entlang den Strassen und für die Querung des Bahntrassees geschaffen werden. Das Bahngleis in der Kurve war schon vor diesem Ausbau saniert worden. Um Land und Kosten zu sparen, musste die Bahn auf die seit 1902 bestehende Ausweichstelle verzichten. Um wenig-

stens für Folgezüge die Streckenkapazität zu bewahren, ist die Strecke von Zufikon Hammergut bis Berikon-Widen mit einem Blocksignal in zwei Abschnitte unterteilt.

Die Haltestellen

Seit der Gründung der Bahn änderte sich das Trassee nicht grundlegend. Im Jahre 1876 eröffnete die damalige Centralbahn die Strecke von Wohlen bis Bremgarten West als Normalspurbahn. Am 1. Mai 1902 fuhr die Bremgarten-Dietikon-Bahn erstmals als elektrische Strassenbahn von Dietikon über den Mutschellen nach Bremgarten. Am 8. Februar 1912 konnte die Eisenbahnbrücke über die Reuss in Bremgarten in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig war die Normalspur bis Wohlen mit einer dritten Schiene ergänzt worden. Damit war das Trassee von Dietikon bis Wohlen gegeben. Was in den kommenden Jahren noch folgte, war die teilweise Entflechtung der Bahn von der Strasse.

Bund, Kanton und die Bahn unternahmen in den letzten Jahren grosse Anstrengungen, um die Infrastruktur der Bahn zu erneuern. Heute präsentiert sich die BDWM in einem modernen und für die Kunden sehr komfortablen Zustand. Einige Bemerkungen zu den einzelnen Objekten:

Wohlen

Im Rahmen des Bahnhofumbaus in Wohlen zu Beginn der 1980er Jahre erneuerte die BDWM die seit der Inbetriebnahme der Meterspur im Jahre 1912 erstellte Anlage. Das Meterspurgleis zur Güteranlage wurde aufgehoben. Seit diesem Zeitpunkt präsentiert sich Wohlen im heutigen Zustand mit zwei Gleisen und einer beschränkt ausnützbaren zweiten Perronkante. 2005 erteilte die BDWM der SBB den Auftrag zur Planung einer neuen Einführung ihrer Bahn in den Bahnhof Wohlen. Als beste Variante schlugen die Planer die Umnutzung des Güterschuppens mit der Integration eines Meterspurgleises für die neue Haltestelle vor. Durch die Unterschutzstellung des Schuppens als erhaltenswertes Objekt waren die Unsicherheitsfaktoren gross. Für die Übernahme der verhältnismässig hohen Kosten konnten sich die beteiligten Unternehmungen und die Gemeinde nicht einigen. Deshalb wartet dieses Projekt immer noch auf seine Realisierung. Um den Komfort für die Reisenden zu verbessern, erhöhte die BDWM im Juni 2009

das Perron auf den heute üblichen Standard und verbreiterte den Mittelperron durch Spreizung der beiden Gleise.

Wohlen Oberdorf

Die heutige Wartehalle datiert aus dem Jahre 1955. Trotz mehreren Renovationen bot die Haltestelle nicht gerade einen kundenfreundlichen Anblick. So entschloss sich die Bahn im Jahre 2008 den Dienstraum für den Einbau der Barrierensteuerung zu vergrössern und einen moderneren, offenen Warteraum mit Glasverkleidung zu erstellen.

Erdmannlistein

Die Ausweichstelle besteht seit der Inbetriebnahme der Meterspur im Jahre 1912. Um mehr betriebliche Flexibilität zu erhalten, rüstete die Bahn die Weiche 2 gegen Bremgarten West im Jahre 1987 (als erste Weiche der BDWM) mit einem elektrischen Antrieb aus. Dies ermöglichte die Fernbedienung der Weiche von Bremgarten aus. Auf das 100-jährige Jubiläum der Bahn im Jahr 2001 erhielt das Haltestellen-Häuschen eine formschöne Holzfassade, und im Innern wurde ein chemisches WC eingebaut. Dieses leistet bei Gesellschaftsfahrten mit dem Mutschälle-Zähni gute Dienste. Seit den 100-Jahr-Feierlichkeiten «bewachen» zwei Erdmannli aus Muschelkalkstein des Künstlers Alex Schaufelbühl die Haltestelle.

Die zwei Erdmannli aus Muschelkalkstein des Künstlers Alex Schaufelbühl an der **Haltestelle Erdmannlistein.**

Bremgarten West

Seit der Gründung der SBB im Jahre 1902 gehören die Bahn-Grundstücke bis Wohlen inklusive dem Bahnhofareal Bremgarten West den SBB. Die meisten Gebäude und die Gleisanlagen stammen vom Umbau aus dem Jahre 1977. Seit 5. Juli 1999 ist der Bahnhof personell nicht mehr besetzt. Im Depot geniesst die historische Seetalbahn gegenwärtig noch das Gastrecht zum Einstellen ihrer Dampflokomotive und einiger Wagen.

Bremgarten Isenlauf

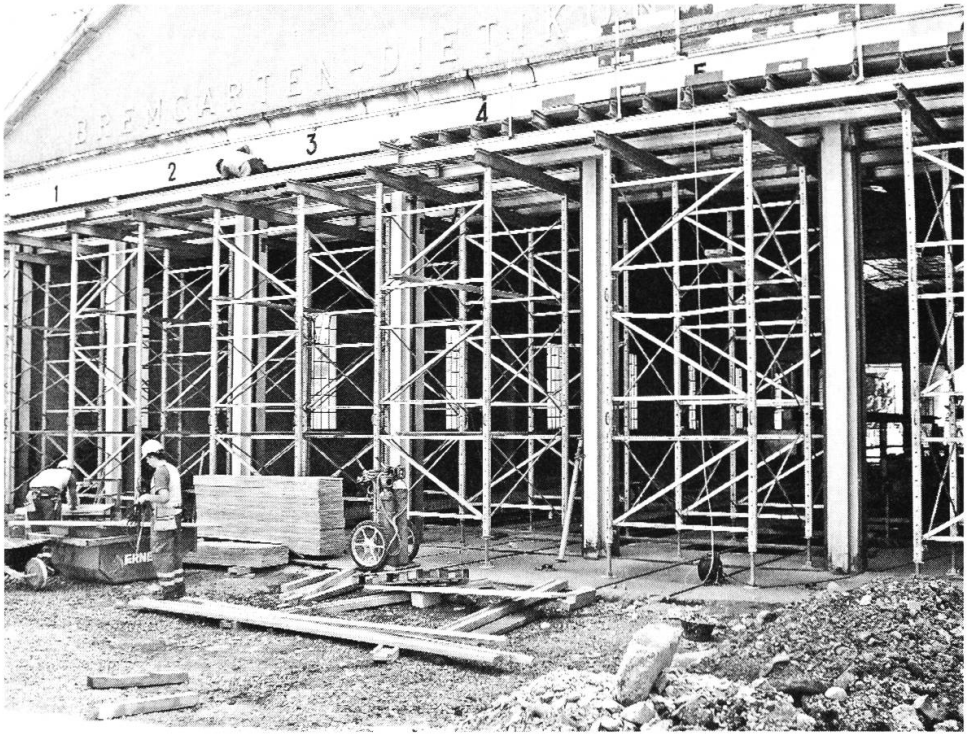
Die Haltestelle Isenlauf ist das Werk einer gemeinsamen Finanzierung durch die Grundeigentümer der Überbauung Meyerhof, der Stadt Bremgarten und der Bahn. Allen drei Parteien war die Inbetriebnahme der Haltestelle vor dem Bezug der ersten Wohnungen ein Anliegen. Dies war mit der Eröffnung vom 28. September 1986 der Fall.

Bremgarten Obertor

«Bremgarten Oberthor» war 1902 der Endbahnhof der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Die Haltestelle befand sich auf der stadtseitigen Strassenseite, nahe der heutigen Post. Im Jahre 1958 wurde die Strecke verlegt und der Bahnhof Bremgarten an der heutigen Stelle in Betrieb genommen. Die neue Haltestelle Bremgarten Obertor war 1994 die Antwort der BD auf die Strassenumfahrung von Bremgarten, zuerst nur als Provisorium, dann mit der Perronverlängerung 1998 definitiv mit dem Halt aller Züge. Kurz vor dem Stadtfest Bremgarten, am 24. Juni 2009, konnten noch die Perronkanten erhöht und die Personenübergänge der Bahn mit einer Blinklichtanlage gesichert werden.

Bremgarten

Das älteste Gebäude beim Bahnhof Bremgarten ist die Einstellhalle aus dem Jahre 1923. Die daran anschliessende Werkstätte wurde 1969 für den Unterhalt der damals neuen Triebwagen vom Typ BDe 8/8 in Betrieb genommen. Damit die ab 2010 zur Ablieferung kommenden neuen und etwas längeren Triebwagen unter Dach abgestellt werden können, musste die Einstellhalle im Herbst 2009 verlängert und mit einer modernen Waschanlage ergänzt werden.



Bauarbeiten an den Eingangstoren der Einstellhalle beim **Depot in Bremgarten.**

Das aus dem Jahre 1958 stammende Bahnhofgebäude und der angebaute Güterschuppen haben ihr damaliges Aussehen beibehalten. Der Güterschuppen dient heute jedoch als Personalzimmer und Lagerstätte. Im Bahnhofgebäude sind die modernen Verkaufsräume, das Fernsteuerzentrum mit dem dazugehörenden Relaisraum im Keller sowie die Bahnverwaltung untergebracht. Die Perron-, Gleis- und Sicherungsanlagen inklusive dem Perrondach stammen aus den Jahren 1999/2000. Buffet und Kiosk im Nebengebäude wurden mehrfach den neuen Bedürfnissen angepasst, das Buffet letztmals anlässlich des Mieterwechsels vom Juli 2009.

Bibenlos-Sonnenhof

Von 1902 bis 1942 bestand bereits eine Haltestelle Bibenlos. Die neuen Wohn- und Gewerbebauten in diesem Gebiet schufen neue Bedürfnisse. Bibenlos war deshalb schon anlässlich des Baus der Umfahrungsstrasse ein Thema für eine neue Haltestelle. Die 13,4 Millionen Franken teure Anlage (inklusive Strassen, Verkehrsregelungsanlagen, Radunterführung und Zugangswege) mit zwei überdachten Aussenperrons, zwei Unterführungen und einer Fussgängerbarriere wird zukünftig neben der Bedienung der dortigen Wohn- und Geschäftshäuser auch zur Umsteigeplattform für Reisende von und zu den Postautos.

Zufikon

Seit Sommer 2007 präsentiert sich die Haltestelle Zufikon im neuen Erscheinungsbild. Mit dem 35 Meter langen Perrondach, dem angebauten Warteraum und einer Rückwand aus Glas bietet die Haltestelle einen hohen Kundenkomfort und ersetzt das im Jahr 1960 erstellte Backstein-Häuschen.

Zufikon Hammergut

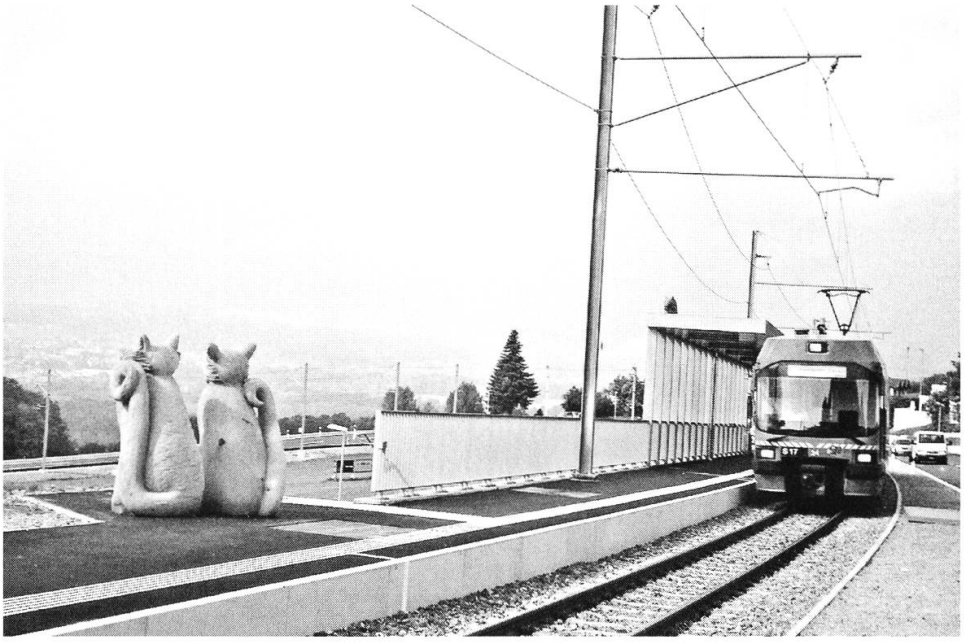
Dies ist eine der drei Ausweich- und Haltestellen, welche für die Einführung der S-Bahn am 27. Mai 1990 unbedingt notwendig wurden. Bei Zufikon Hammergut waren die Termine äusserst knapp. Vor allem als sich kurz vor der Eröffnung noch herausstellte, dass eine Weiche mit dem falschen Radius bestellt worden war, begann das grosse Zittern. Mit etwas Würgen und einer verlangsamten Fahrt der Züge bis zum Ersatz der Weiche konnte auch diese Klippe umschifft werden.

Heinrüti

Als die Station Heinrüti im Jahre 1902 auf der grünen Wiese errichtet wurde, war sie als Haltestelle für Eggenwil gedacht. Das erste Wartehäuschen wurde im Jahr 1967 im gleichen Stil wie Zufikon und Belveder gebaut. Im Laufe der Jahre dehnte sich Widen immer mehr gegen Heinrüti hin aus. Deshalb verlangte die Gemeinde seit Jahren die Verlegung der Haltestelle in Richtung Dorf. Ein Gesamtprojekt von Strasse und Bahn beinhaltete die Verlegung der Gleise, den Bau von Unterführungen für das Aufheben von fünf Bahnübergängen, die Erschliessung des Gebietes im Innern der Kurve, das Erstellen von Gehwegen entlang der Mutschellenstrasse und den Wunsch der Gemeinde für die Verlegung der Haltestelle. Die Haltestelle präsentiert sich auch im neuen Look wieder ähnlich wie die Haltestelle Zufikon. Der Spatenstich der Neuanlage erfolgte am 23. November 2007 und die offizielle Einweihung am 11. September 2009.

Belveder

Der Grund für den Namen der Haltestelle ist sicher klar: Die Aussicht entspricht wirklich dem Namen. Zur Namensgebung schreibt der Berater Dr. Rudolf Röttinger: «Wegen der fehlenden Akzente und des ausgefallenen «e» am Wortende ist die Schreib-



Die neue Haltestelle Heinrüti mit den beiden von den Ortsbürgern Widen gestifteten Skulpturen.

weise französisch dreifach unkorrekt. Im englischen, spanischen oder rätoromanischen Wortschatz ist der Begriff nicht geläufig. In der italienischen Sprache lässt sich das Tätigkeitswort als Infinitiv mit poetischer Unterdrückung des hintersten «e» erklären. Belveder wäre dann als Hausbezeichnung eines in der Fremde zu Vermögen gekommenen opernbegeisterten Villenbesitzers zu erklären... Das seit 1881 erscheinende Schweizerische Idiotikon – das Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache – führt das Wort in den bisher veröffentlichten Bänden nicht auf; es bleibt dennoch am plausibelsten, Belveder schlicht als Flurname im Freiämter Dialekt aufzufassen. Man denke an die Bestrebungen des Bundesamtes für Landestopografie, Flurnamen bei der Überarbeitung der Landeskarten von der Schriftsprache auf den ortsüblichen Dialekt umzustellen.» Auf alle Fälle hiess die Haltestelle so von 1910 bis zur Aufhebung 1946 und dann wieder ab 1968 bis 2008. Auf Wunsch des Gemeindeammanns liess Fritz Luchsinger im Jahre 2005 eine Beschriftung mit dem Namen «Zufikon Belvédère» aufhängen, die offizielle Namensänderung vollzog das Bundesamt für Verkehr jedoch erst 2008.

Berikon-Widen

Neben Bremgarten ist Berikon-Widen noch der einzige Bahnhof der BDWM mit Verkaufspersonal. Der Umsatz von über 3 Millionen Franken pro Jahr rechtfertigt dies ohne Zweifel. Das heute noch bestehende Aufnahmegebäude stammt aus dem Jahre 1952.

Im Hinblick auf einen späteren Neubau des Bahnhofgebäudes beteiligte sich die BDWM an der unterirdischen Garage des Neubaus des Postgebäudes. Die darüber liegende Postautohaltestelle erhielt im Jahre 2008 ein formschönes Perrondach.

Rudolfstetten Hofacker

Die Schwester-Station der Haltestelle Zufikon Hammergut wurde 1990 als Ausweich- und Haltestelle gebaut. Fahrplanmässig sollten sich die Züge jedoch zwischen den beiden Zelgränken begegnen. Wenn dies nicht der Fall ist, weist dies auf die Verspätung eines Zuges hin.

Rudolfstetten

Mit Horror denkt der Verfasser noch an die letzten Jahre des aus dem Gründungsjahr stammenden alten «Laubsägeli-Bahnhofes» von Rudolfstetten. Einerseits, weil der dortige Arbeitsplatz äusserst spartanisch war und anderseits immer die Gefahr bestand, dass das Gebäude noch unter Denkmalschutz gestellt würde. Nach der vorzeitigen Pensionierung von Heinz Otto Meyer als letztem Vorstand wurde das Stationsgebäude im Jahre 1999 abgebrochen. Für viele alteingesessene Rudolfstetter war sowohl das Verschwinden des lieb gewonnen Bahnhofes als auch die aufgehobene Präsenz des dienstbeflissenen Stationsvorstehers ein herber Verlust. Seit Ende Oktober 2000 verschönert die neue Haltestelle das Ortsbild von Rudolfstetten.

Bahnhofvorstand Heinz Otto Meyer überwacht die Ausfahrt eines Zuges.

Neuer Bahnhof Rudolfstetten.
(Foto F. Winterberger)

Reppischhof

Bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Bahn erhielt die Haltestelle Reppischhof ein Ausweichgleis. Der bescheidene Unterstand für Reisende wurde erst im Jahre 1962 aufgestellt. Durch den Bau von neuen Industrie- und Geschäftshäusern entwickelte sich die Benützung der Haltestelle in den letzten Jahren positiv. Dies veranlasste die Bahn, die Gleisanlagen zu erneuern, eine Personenunterführung unter der stark befahrenen Bernstrasse zu bauen und den Bahnübergang mit Schranken auszurüsten. Sie brachte auch die Publikumsanlagen mit Mittelperron, Wartehalle und Perrondach auf einen modernen Stand.

Dietikon Stoffelbach

Auch die Ausweich- und Haltestelle Dietikon Stoffelbach war als Kreuzungsstation der Züge im Viertelstundentakt für die Einführung des S-Bahn-Konzeptes auf den 27. Mai 1990 unerlässlich. Mit den zwei Mal vier Minuten Fahrzeit nach Dietikon und zurück ergibt sich so die heutige Wendezeit von sieben Minuten beim Bahnhof Dietikon.

Dietikon Bergfrieden

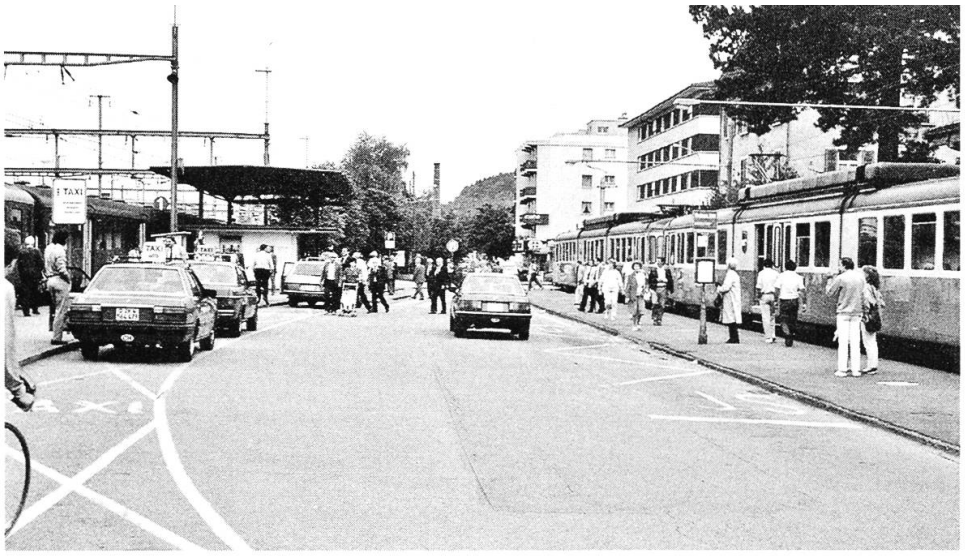
Die Haltestelle Bergfrieden übernahm 1913 die Funktion der ehemaligen Haltestelle Honert. Dank einer Gemeinschaftsaktion der Stadt Dietikon, der Plakatgesellschaft und der Bahn profitieren die Fahrgäste seit 1983 von einem Unterstand.

Dietikon Schöneggstrasse

Von 1902 bis 1954 hielten die Züge auf Verlangen bei der Schmiedstube. Nach der Aufhebung dieser Haltestelle stellten die Anwohner zu Beginn der 1980er Jahre an die Stadt Dietikon und die Bahn das Begehren für erneute Halte der Züge. Zuerst hielten die Züge nur in einer Richtung. Als dann mit der Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes die Fahrausweise der Zone 83 (Dietikon) bis Reppischhof gültig waren, nahm das Bedürfnis stark zu. Mit der S-Bahn halten nun alle Züge auf Verlangen. Im Jahre 2005 ergänzte man die Haltestelle mit einem kleinen Unterstand.

Dietikon

Vom Bahnbeginn an war Dietikon der Umschlagplatz für Personen, Güter und Vieh. 1947 wurde auf dem Areal der SBB ein einfacher Verkaufskiosk für Fahrausweise erstellt. Bis in die späten 1970er Jahre bediente dort ein Stationsvorstand seine Kunden. Der BD-Bahnhof stand auf der andern Strassenseite. Auf dem schmalen Perron fehlte der Platz für ein Perrondach, und die Reisenden mussten zudem noch die Strasse überqueren. Für alle Verantwortlichen war klar, dass diese Verhältnisse einer S-Bahn nicht würdig waren. Sie liessen ein Projekt mit der heutigen zweigleisigen Anlage und einem gedeckten Mittelperron ausarbeiten. Die Bauarbeiten begannen am 7. September 1988 mit dem Abbruch der alten Remise, und schon ein knappes Jahr später, am 5. August 1989, fand die Eröffnung der neuen Anlage statt. Leider sind die Abgänge in die Unterführung ausschliesslich mit Treppen ausgeführt und daher nicht behindertengerecht. Der Grund liegt bei den SBB-Perrons, welche auch nur über Treppenaufgänge verfügen. Als Vorinvestition hat die BD jedoch eine Rampe gegen Süden gebaut, dann aber wieder provisorisch zugedeckt. Denn hätte man sie in Betrieb genommen, wäre für Behinderte eine Sackgasse entstanden.



Der **BD-Bahnhof in Dietikon** vor dem Umbau. Die Reisenden mussten noch den stark befahrenen Bahnhofplatz überqueren. Links der Verkaufskiosk der BD und das Dach über dem Abgang in die Unterführung.

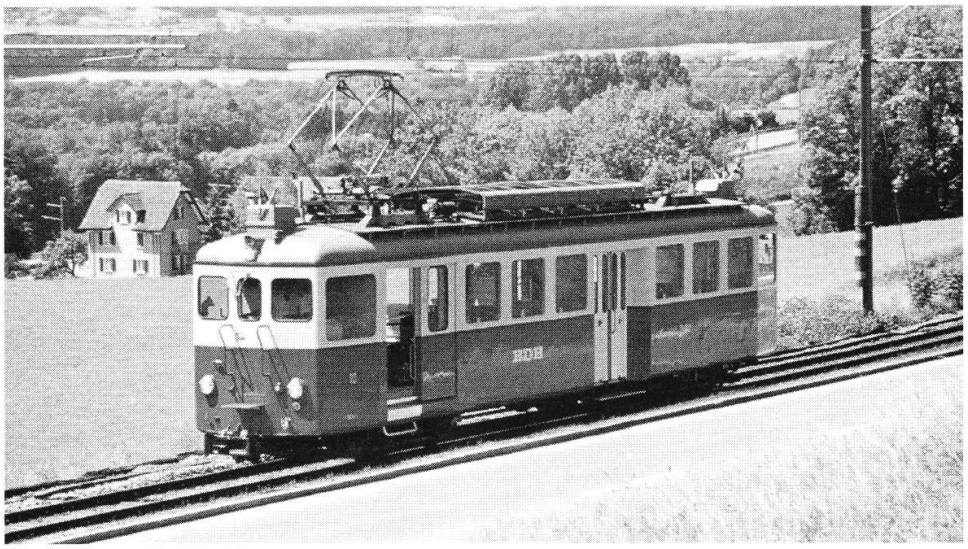
Die Triebwagen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die BDWM über drei verschiedene Fahrzeugtypen für den Personenverkehr: Der Triebwagen BDe 4/4 Nr. 10, neun Triebwagen vom Typ BDe 8/8 und fünf Triebwagen Be 4/8.

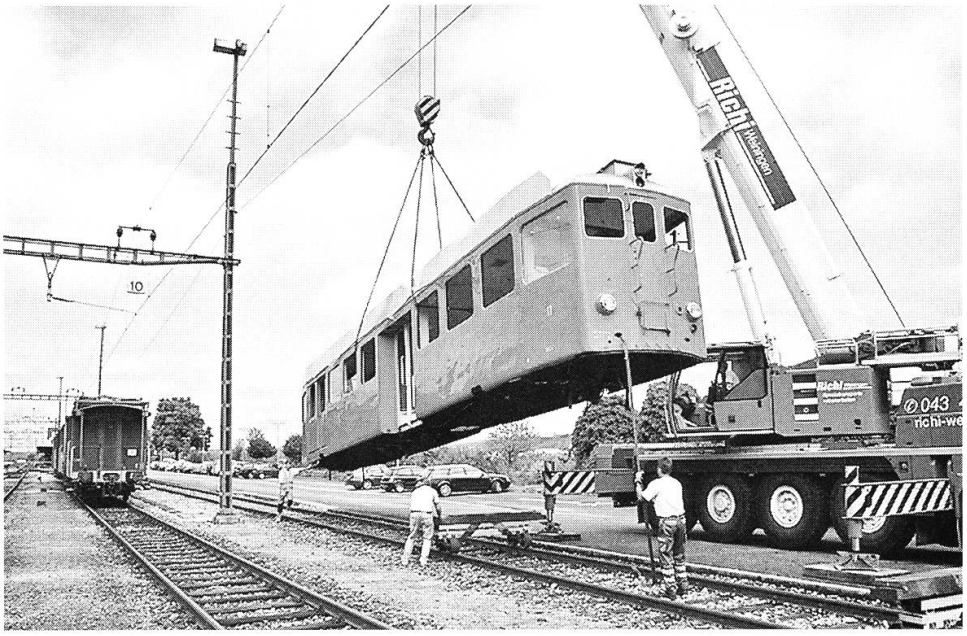
Der von 1928 stammende Triebwagen BDe 4/4 Nr. 10 ist seit 1986 als Partyzug unter dem Namen «Mutschälle-Zähni» unterwegs. Das Schwesterfahrzeug mit der Bezeichnung BDe 4/4 Nr. 11 aus dem Jahre 1932 wurde im Juni 2009 aus dem Betrieb genommen und verschrottet. Bruno Notter hat in den Bremgarter Neujahrsblättern 1995 diese Fahrzeuge eingehend beschrieben.

Die Triebwagen BDe 8/8 aus dem Jahre 1969 gelangen allmählich ans Ende ihrer Lebensdauer. Mehr über diese Fahrzeuge kann in diesen Neujahrblättern nachgelesen werden. Erfreulicherweise bestehen Absichten, einen dieser Triebwagen für die Nachwelt zu erhalten.

In einer Gemeinschaftsbestellung mit der Wynental- und Suhrentalbahn, Aarau (WSB) und dem Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) erhielt die Firma Schindler, Altenrhein (SG), den Auftrag zur Lieferung von total 27 Triebwagen. Das erste neue Fahrzeug der BD kam am 6. Januar 1993 in Bremgarten an. Nach der Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr am 2. Februar 1993 erfolgte die erste offizielle Publikumsfahrt: Der frischgebackene Abfahrtsweltmeister im Skifahren, Urs Lehmann aus Rudolfstetten, wurde in Dietikon abgeholt. Ab dem 3. Februar 1993 war der Triebwagen im fahrplanmässigen Einsatz. Gleichzeitig erliess die Bremgarten-Dietikon-Bahn in allen Zügen ein generelles Rauchverbot. Vorher durfte seit der Aufhebung des Raucherabteils in den Triebwagen vom Typ BDe 8/8 am 31. Mai 1987 nur noch in deren Ge-



Das **Mutschälle Zähni** auf der Fahrt von Heinrüti nach Belvédère.



Der **Kasten des Triebwagens** BDe 4/4 Nr. 11 wird in Stein-Säckingen vom Lastwagen auf Rollschemel verladen. *(Foto D. Häusermann)*

päckabteil geraucht werden. Am 25. Juni 1993 waren alle neuen Fahrzeuge betriebsbereit und wurden offiziell eingeweiht. Mit einem Tag der offenen Fahrzeuge am 27. Juni 1993 konnte sich die Bevölkerung über den Komfort und die neue Technik der Triebwagen ins Bild setzen. Die Einführungsphase dauerte aber wesentlich länger, mussten vom Hersteller doch laufend Garantie- und Nacharbeiten ausgeführt werden. Diese zogen sich bis ins Jahr 2000 hin, als noch einmal alle Motoren einer Revision unterzogen wurden. Nach Ablieferung der ersten Fahrzeuge der nächsten Generation werden die fünf Triebwagen vom Typ Be 4/8 an die Wynental- und Suhrentalbahn abgetreten. Weitere Details zu diesen Fahrzeugen hat Wilfried Fink in den Bremgarter Neujahrsblättern 1995 festgehalten.

Im Gegensatz zu Autos oder Linienbussen kann man Eisenbahnfahrzeuge nicht einfach ab Stange kaufen. Bevor mit der Firma Stadler Rail, Bussnang, der Werkvertrag für die Lieferung von 14 neuen Triebwagen des Typs ABe 4/8 unterzeichnet werden konnte, musste ein monatelanges Auswahlverfahren mit einem detaillieren Pflichtenheft durchlaufen werden. Dieses Pflichtenheft umfasst auf 60 Seiten Bestimmungen zur Länge der Fahrzeuge, zur maximalen Breite, zum Niederfluranteil, zur Anzahl Sitze in erster und zweiter Klasse, zur Gestaltung der Sitze, zu Klimatisierung, Kundeninformation, Lebensdauer der Baugruppen, Reparaturmöglichkeiten und zur Stabilität bei Kollisionen mit Strassenfahrzeugen. Dazu gesellen sich 12 Beilagen über Streckenbeschaffenheit, Fahrplanzeiten, Normalprofile, Designvorgaben, technische Spezialitäten und die vorgesehenen Auswertungsgrundlagen. Die Ausarbeitung dieses Pflichtenheftes wurde von der BDWM dem Berater Dr. Rudolf H. Röttinger übertragen. Ihm zur Seite stand ein Team von Fachleuten des Betriebes und der Technik der BDWM. Mit diesen Vorarbeiten werden die Arbeiten bei der Konstruktion der Fahrzeuge stark erleichtert; vor allem aber ist Gewähr geboten, dass möglichst wenige Unsicherheiten über den Standard der Ausführung aufkommen und keine Kostenüberschreitungen entstehen können.

Bei einer Auftragssumme von ungefähr 80 Millionen Franken erfolgte die Ausschreibung im Dezember 2006 gemäss GATT/WTO. Es überraschte etwas, dass nur die beiden Firmen Bombardier Transportation und Stadler Rail eine Offerte einreichten. Die Auswertung im Frühjahr 2007 ergab, dass beide Firmen ein Musskriterium verletzten. Deshalb musste die Ausschreibung wiederholt werden. Die Einladung für die zweite Ausschreibung erhielten nur noch die beiden Firmen, welche schon in der ersten Runde eine Offerte abgaben. Aufgrund der erstellten Nutzwertanalyse entschied der Verwaltungsrat der BDWM an seiner Sitzung im Juni 2007, den Zuschlag für den Bau der 14 neuen Fahrzeuge der Firma Stadler Rail zu erteilen. Nun waren die Finanzspezialisten gefragt, welche mit den interessierten Banken die für die BDWM vorteilhafteste Finanzierungsvariante ausarbeiten mussten. Den Zuschlag erhielt ein Konsortium der Zürcher und der Aargauischen Kantonalbank. Als alle Unterlagen bereit und vom Verwaltungsrat der BDWM geprüft und genehmigt waren, konnte am 18. Dezember 2007 der Ge-

neralunternehmervertrag für die Lieferung der 14 Triebwagen vom Typ ABe 4/8 von der BDWM und der Stadler Rail unterschrieben werden.

Die wichtigsten technischen Daten	
Länge des Fahrzeuges	37.5 m
Fahrzeugbreite	2650 mm
Anzahl Sitzplätze in 2. Klasse	84
Anzahl Sitzplätze in 1. Klasse	20
Anzahl Stehplätze	107
Nettogewicht	52.0 t
Minimaler Kurvenradius	29.9 m
Anfahrzugkraft	120 kN
Maximalleistung / Dauerleistung	1200 kW / 800 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Achsstand Triebdrehgestelle	1900 mm
Achsstand Laufdrehgestelle	1700 mm
Raddurchmesser, Triebdrehgestelle	750 mm
Raddurchmesser, Laufdrehgestelle	680 mm

Fronten der neuen ABe 4/8 in den Hallen von Stadler Rail, Bussnang.

Der erste **«Diamant»** auf Schienen.

Marketing

Marketing-Aktivitäten sind für Publikumsgesellschaften, wie die BDWM eine ist, von grosser Bedeutung. Diesbezüglich haperte es bei der Lokalbahn lange Zeit. In früheren Zeiten jedoch war die Bahn das einzige Unternehmen, welches sich im Tourismus über die regionalen Grenzen hinaus einsetzte. Alte Prospekte und vor allem die Vogelschaukarte sind hochwertige Zeugen aus dieser Zeit.

Bis zu den 1980er Jahren war die Bahn vor allem ein technisch orientiertes Unternehmen. Dann begannen zaghafte, aber erfolgreiche Auftritte am Markt. Erst mit dem Eintritt von Fritz Luchsinger als Direktor änderte dies mit einem Schlag. Für ihn stand der Kunde im Mittelpunkt, und die Technik war ein Hilfsmittel, das dem Kundennutzen zu dienen hatte. Besonders deutlich wird dies aus den Werbebudgets ersichtlich. Standen bis Ende der 1980er Jahre für die Werbung jährlich nur etwa 10 000 Franken zur Verfügung, erhöhte sich dieser Betrag anfangs der 1990er Jahre auf 15 000 bis 20 000 Franken. Im Jahr 2000 betrug der Budgetposten für die Werbung bereits mehr als 200 000 Franken, um im Jubiläumsjahr 2002 den Höhepunkt von 310 000 Franken zu erreichen.

Trotz der bescheidenen Mittel in den 1980er Jahren wurden damals mit viel Einsatz und Phantasie doch einige gute Resultate erreicht, die sich teilweise bis heute auswirken. Als Beispiele seien erwähnt:

Jedes Jahr freuen sich über 100 Kinder auf das Erlebnis mit **Samichlaus und Schmutzli** im Wald. *(Foto F. Winterberger)*

1982 fand die erste Fahrt zum Samichlaus in der Waldhütte Meisterschwanden statt. Im Mai 1983 beteiligte sich die BD mit 25 Teilnehmern an einer Rheinschifffahrt beim Reisebüro Mittelthurgaubahn, initiierte in den Sommerferien zusammen mit der Post sowie den katholischen und reformierten Jugendorganisationen den ersten Ferienpass für die Schulkinder der Region und war mit einem Werbestand an der Aargauischen Landwirtschaftsausstellung in der Fohlenweide vertreten. 1984 kamen Reiseaktivitäten mit einer Rundfahrt auf dem Hallwilersee, Rösslifahrten und einer Elbeschifffahrt dazu. 1985 besuchte eine Reisegruppe im «Gläsernen Zug» der Deutschen Bahn Bremgarten West, und im Winter machte die BD mit dem «besten Winterreifen» von sich reden. Für dieses Werbeplakat zeichnete ein ehemaliger SBB-Kollege einen Pneu aus einer BDe 8/8 Komposition. Der Verfasser erinnert sich noch gut an den Kommentar des Journalisten Hans Rechsteiner im «Brämestich» des damaligen Badener Tagblattes, als er seinen Sohn den Satz sagen liess, Eisenbahnen hätten ja gar keine Pneus. 1986 erfolgte der Umbau des BDe 4/4 Nr. 10 zum «Mutschälle-Zähni». Da alle Holzbänke der alten Züge der BD beim Umbau des Bahnhofes Bremgarten West entsorgt worden waren, klopften Depotchef Fritz Knöpfel und der Verfasser alle Westschweizer Bahnunternehmen nach Holzbänken ab. Fündig wurden die beiden bei den Jurabahnen in Tramelan, wo sie die benötigte Anzahl Bänke erwarben. Schon im ersten Jahr holte die Bahn mit den Einnahmen des Partywagens fast das ganze Werbebudget wieder herein.

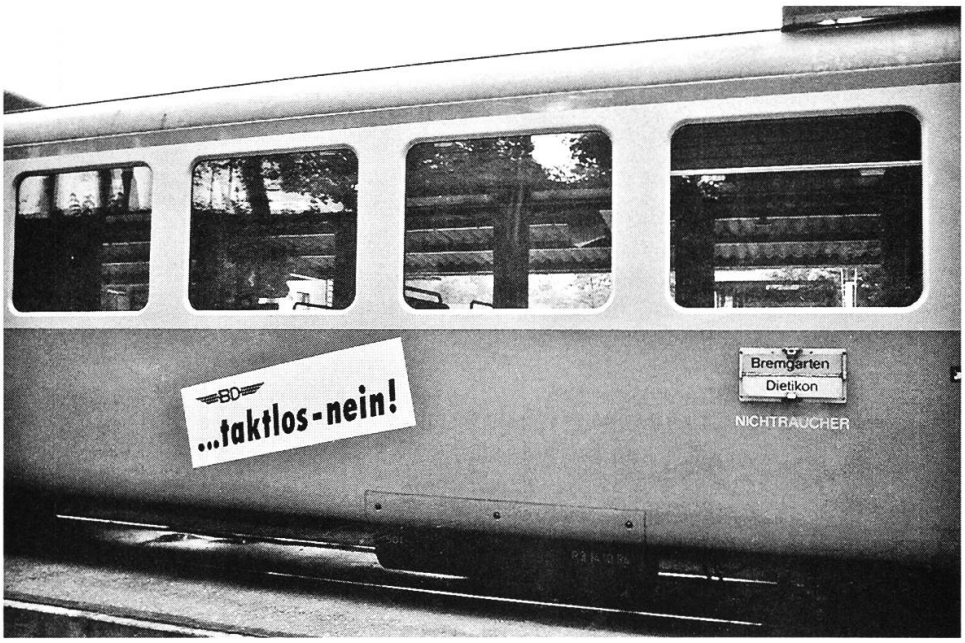
Im gleichen Jahr liess die BD unter dem Titel «Vier Täler – ein Erholungsgebiet» einen vierfarbigen Faltprospekt mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten und sieben Wandervorschlägen drucken. Im Jahre 1987 kam das neue Halbtaxabonnement der Schweizer Bahnen für den einmaligen Preis von 100 Franken auf den Markt, was die Reiselust der Schweizer Bevölkerung enorm steigerte. Am 20. und 21. Juni 1987 feierte die BD 75 Jahre durchgehenden Betrieb zusammen mit der Eröffnung des Parkhauses in Bremgarten. Zum Preis des Jahres 1912 (Fr. 2.20) konnte die Bevölkerung an diesen Tagen zwischen Dietikon und Wohlen Bahn fahren. Ein weiteres schönes Beispiel illustriert, wie damals Werbung betrieben wurde: Zwei Schüler notierten im Auftrag der Bahn die Kennzeichen von nach Zürich fahrenden Autos und suchten die Halter heraus. An hundert Adressen wurde dann ein 7-tägiges Schnupperabonnement zugesandt. 1988 beteiligte sich die BD erstmals an der MEGA in Berikon und führte anlässlich des Seenachtfestes in Zürich Züge bis um 4 Uhr in der Nacht. Zudem legte sie einen Prospekt für Bootsfahrten auf der Reuss auf, in welchem die kritischen Stellen und die Öffnungszeiten der an die Reuss angrenzenden Wirtschaften aufgeführt waren.

Gäste geniessen das Mutschälle z'Morge im **Mutschälle Zähni.**

Durch die rege Bautätigkeit für die Einführung der S-Bahn Zürich und die Organisation des neuen Betriebskonzeptes auf den 27. Mai 1990 war die verfügbare Zeit für Werbeaktionen in den nächsten Jahren knapp. Trotzdem beteiligte sich die BD an der Freiämter Ausstellung «700 Jahre Eidgenossenschaft» in Wohlen, brachte am 14. April 1991 das «Mutschälle z'Morge» als neues Angebot für das Mutschälle Zähni, beteiligte sich aktiv am Umfahrungsfest in Bremgarten und war 1994 erneut an der MEGA vertreten. Da die Frequenzen nach der markanten Steigerung im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahn stagnierten, arbeitete die BD ab dem Jahre 1996 mit einer neuen Werbeagentur zusammen. Diese brachte mit Klebern an den Zügen, Plakataktionen, Flugblättern und Kundengeschenken neuen Wind in die Werbung, was sofort zu leichten Steigerungen der Zahlen von Reisenden führte. Ende März 1998 schaltete die BD ihre erste Homepage im Internet auf und erwarb als erste Bahn der Schweiz das Qualitätsgütesiegel der Stufe 1.

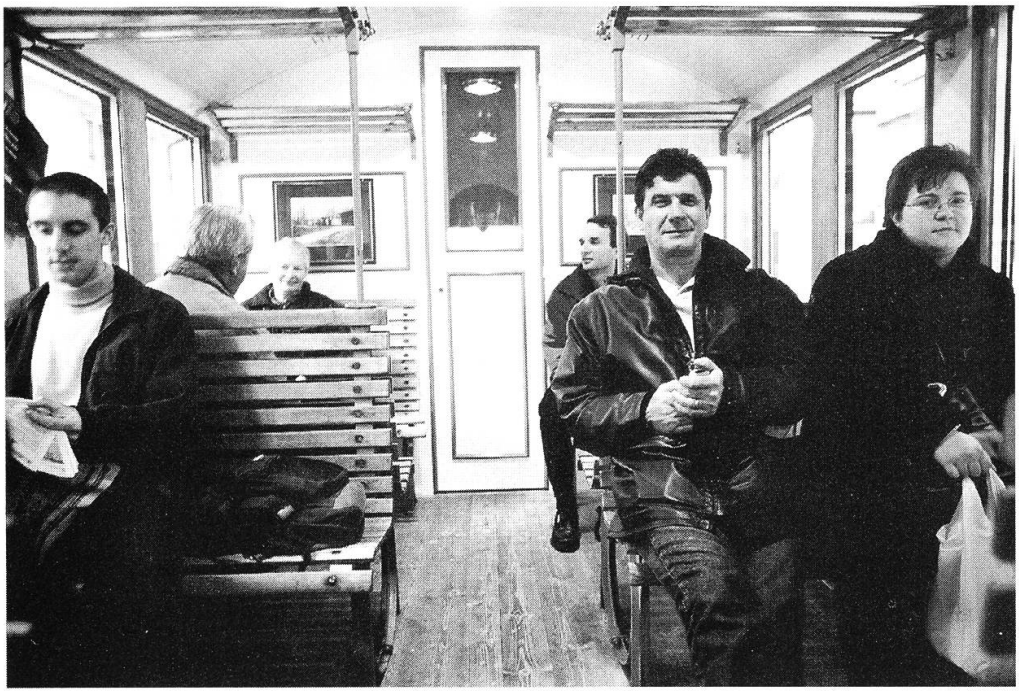
Ein spezielles Projekt war in den Jahren 1997 und 1998 die Erstellung eines Erlebnispfades rund um den Erdmannlistein. Geplant war ein Weg für Familien ab der Haltestelle über das Chlimoos, Cholmoos und den Bettlerstein zum Erdmannlistein mit verschiedenen Stationen, bei welchen die Kinder hätten spielen können, während sich die Eltern anhand von Tafeln über Wald, Jagd, Naturschutz, Bahn und Geologie informiert hätten. Heinz Koch aus Bremgarten gab der Bahn die dafür notwendigen Informationen und erstellte die Skizzen, die Schweizer Familie spendete die Feuerstelle, das AEW war Hauptsponsor und das Bundesamt für Verkehr erteilte nach Anhören von Kanton, Gemeinde und involvierten Stellen (Ortsbürger, Jäger, Naturschutz, Förster) die Baubewilligung. Als sich bei den Ortsbürgern nachträglich Widerstand bemerkbar machte, kamen beim Gemeinderat von Wohlen Bedenken auf, und er bat den neuen Direktor, auf das Projekt zu verzichten. Was dieser dann auch tat. Rückblickend war dieser Verzicht für den Verfasser eine der grössten Enttäuschungen bei der BDWM, denn er ist noch heute vom Sinn und Erfolg des Projektes überzeugt, hatte er doch entsprechend viel Herzblut und Zeit darin investiert.

Der Auftritt der BD änderte sich mit der Wahl von Fritz Luchsinger zum neuen Direktor markant. Die BD erhielt 1999 den Inno-



Ein Triebwagen **BDe 8/8** wirbt für den Taktfahrplan.

vationspreis für das Projekt «Der Kunde ist König» mit Gourmetfahrten im Mutschälle-Zähni, dem rekonstruierten Sommerwagen, dem Partywagen Mc Donald's mit Glasboden, dem Tag der offenen Tür inklusive Präsentation des ersten Triebwagens Be 4/8 in Ganzzugbemalung in den Farben von Radio Argovia und Tele M1 und den entsprechenden Spots, den Fahrten mit dem «Love-train» zur Streetparade, der Zusammenarbeit mit Erlebnis Schweiz und dem neuen Auftritt. Unter dem Motto «Auf die Bahn ... fertig ... los!» ging es im Jahr 2000 weiter mit Sponsoring von Kultur im Depot, eines Films beim Openair-Kino in Rudolfstetten, des Beachvolleyball-Turniers in Dietikon, der Ausdehnung der Geschäftsaktivitäten mit Übernahme der Tourist-Information von Bremgarten, dem Aufbau der neuen Verkaufsstelle Glanzenberg in Dietikon, der Einführung des Geldtransfers mit Western Union und eines Vorverkaufs für Veranstaltungen. 2001 war das Jahr der grossen Auftritte mit «125 Jahre Bremgarten West – Wohlen», der Gewerbeausstellung Brega 01, dem Züri-Fäscht sowie dem Sponsoring der Sound Arena in Wohlen, der ersten Rad-Classique in Bremgarten und dem Musical «Magic of Music». Krönung der Marktanstrengungen war das Jahr 2002 mit dem hundertsten Geburtstag der Bahn. Die Höhepunkte: Im Januar Einweihung der Jubiläumsskulpturen bei der Haltestelle Erdmannlistein und des Jubiläumszuges; im April die Vernissage des Jubiläumsbuches; im Juli mit 100 Ferienpasskindern an die Expo; im August Kultur im Depot mit Disco, Mitarbeiteranlass, 100 Jahre Verkehrsverein, Nahverkehrs-



(Abbildung links)
Für das hundertjährige **Jubiläum** gestaltete die BD mit der Hälfte eines Triebwagens Be 4/8 den Jubiläumszug. Die Zugsmitte wurde im heutigen Zustand belassen. Ein stirnseitiges Abteil vermittelt mit Holzbänken das Fahrgefühl des Gründungsjahres der BD von 1902.

podium, Behördenanlass, Modeschau und Operettenvorführungen; im Oktober historische Tage anlässlich des Altstadtmarktes mit historischem Handwerk; im November schliesslich die Schweizer Meisterschaften im Orientierungslauf beim Erdmannlistein.

In den folgenden Jahren ging es im ähnlichen Stil weiter, wenn auch nicht mehr gleich spektakulär. Dies natürlich auch, weil die grossen Bauarbeiten und die Teilnahme an Ausschreibungen vermehrt ins Zentrum rückten. Eine ganz besondere Erfahrung war für den Verfasser das Nahverkehrsforum im Rahmen von Kultur im Depot im August 2004. Für das Engagement der Referenten arbeitete die Bahn mit Kommunikationsberater Peter M. Wettler, Dietikon, zusammen. Dank der Beziehung zu seinem Studienkollegen Benedikt Weibel war es ihm ein Leichtes, den SBB-Chef für das Forum von 2002 zu gewinnen. Als der Hauptreferent bekannt war, konnten die weiteren Redner leichter überzeugt werden, mitzumachen. Um für das Jahr 2004 den Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, nach Bremgarten zu locken, spannte Peter M. Wettler den SBB-Chef Weibel ein, welcher das Schreiben an Mehdorn unterzeichnete. Mit Hartmut Mehdorn öffnete sich auch für die Organisatoren ein neues Spektrum. Am Vormittag meldeten sich zwei Bodyguards aus Deutschland, welche das Restaurant für das Mittagessen und den Ort der Veranstaltung besichtigten wollten, und die Kommunikationschefin der DB kam extra aus Berlin zur Unterstützung ihres Vorgesetzten und zum Er-

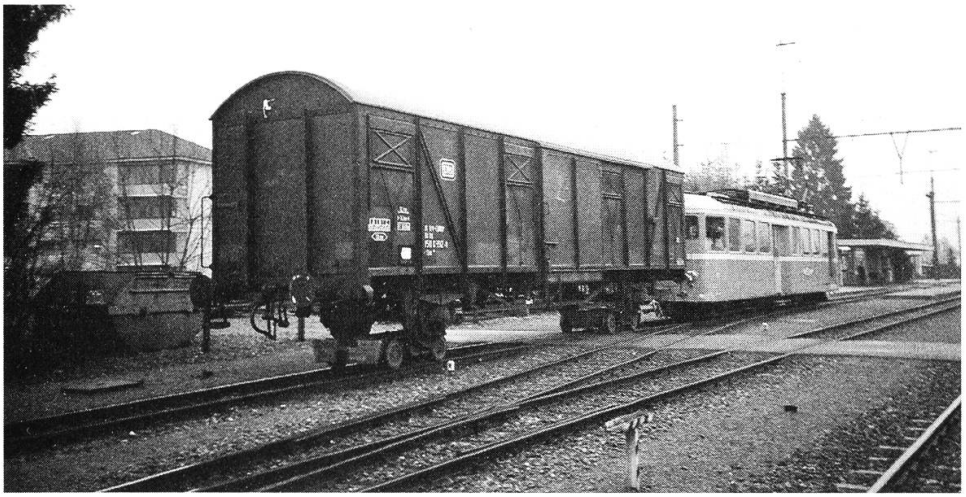
(Abbildung oben)
Beim anderen stirnseitigen Abteil wurden die Reisenden von einem futuristischen Künstler ins **22. Jahrhundert** versetzt. Um mehr Personen zu befördern, müssen sich die Reisenden mit Stehsitzen zufrieden geben.

teilen des Einverständnisses für die Veröffentlichung des Referates. Am gleichen Abend musste sie jedoch noch nach Frankfurt weiterreisen, und so verliess sie das Depot sofort nach Mehdorns Rede. Um die notwendige Freigabe zu erhalten, rannte der Verfasser ihr bis zum Taxistandplatz nach! Eigentlich war vorgesehen, das Nahverkehrsforum alle zwei Jahre durchzuführen. Im Jahre 2006 erteilten mehrere der angefragten Hauptreferenten eine Absage. Für Fritz Luchsinger kamen dafür aber nur Topleute in Frage und deshalb fiel das Forum in jenem Jahr aus. Auch später fand keine Neuauflage mehr statt.

Solch grosse Leistungen über mehrere Jahre hinweg sind nur möglich, wenn die ganze Mannschaft am gleichen Strick zieht. Im Jahresbericht von 2002 schreibt Direktor Luchsinger über einen Mitarbeiter der Reinigung, welcher ihm mitteilte, dass das Jahr trotz der grossen Mehrarbeit für ihn das schönste seiner 35-jährigen Bahnkarriere gewesen sei. So erlebten es sicher auch die meisten BDWM-Mitarbeiter, denn trotz der hohen Anforderungen, welche der Direktor an die Leute stellte, vergass er nie, diesen für den Einsatz zu danken und seine Wertschätzung auszudrücken. Es musste nicht unbedingt Geld sein. Mit einer Flasche Wein, einem Gutschein für das Mutschälle-z'Morge, einem Blumenstrauss für die Gattin oder auch nur einem herzlichen Dankeschön fand er instinktiv einen Weg, um seine Anerkennung zu zeigen. So motivierte er zu neuen Taten und besseren Leistungen. Das gute Motivationsvermögen der Mitarbeitenden, das Bilden des richtigen Teams, das Übertragen von Verantwortung und Vertrauen zeichnet den guten Manager aus.

Güterverkehr

Von Beginn an war der Güterverkehr mit den Stückgütern und den Wagenladungen bis Bremgarten West ein wichtiges Standbein der Bahn. Um Normalspurwagen auch auf dem Meterspurabschnitt transportieren zu können, richtete die BD im Jahre 1954 in Bremgarten West eine Rollschemelanlage ein. Im Jahre 1977 wurden die Schemel durch die leichteren Rollböcke ersetzt. Ab 1985 vermietete die Bahn zwei Rollböcke an die Appenzellerbahn (AB), da immer weniger Güter in Wagenladungen nach dem Mutschellen zu verladen waren. Nach der Aufhebung dieses Verkehrs im Jahre 1989 übernahm die AB alle vier Rollböcke von der BD.



In Bremgarten West steht ein **Güterwagen der Deutschen Bahn** auf Rollböcken zur Fahrt nach Berikon-Widen bereit.

Viele Jahre hatte die BD eigene schmalspurige Güterwagen für den Transport von Stückgütern und Tieren. Ab dem Fahrplanwechsel 1979 hatten diese Wagen mit Ausnahme eines Postwagens ausgedient, und der bahneigene Lastwagen übernahm die Transporte zwischen Wohlen und Bremgarten. Auf den 1. Januar 1985 führten die SBB unter der Bezeichnung «Cargo Domizil» ein neues Konzept im Stückgutverkehr ein. Die BD engagierte sich beim neuen Konzept stark und hatte zu Beginn auch einige Erfolge zu verzeichnen. Mit der Georg Utz AG in Bremgarten oder dem Grosshandelsunternehmen für Spielwaren MB in Berikon konnten grössere Kunden angeworben werden. Der Lastwagen war nun gefordert, mussten ab Juni 1985 in Zürich Altstetten doch zuerst die Postsachen für den Mutschellen, danach die Pakete für Bremgarten in Wohlen und anschliessend in Lenzburg (in den ersten Jahren in Wohlen) die Stückgüter abgeholt werden. Dieser Zustand dauerte bis zum Jahr 1995. Im Januar wurde das Stückgut der SBB privatisiert, im Mai auch die Postsachentransporte an einen privaten Transporteur übergeben. Also verkaufte die BD ihren Lastwagen.

Die Transporte für das Zentralholzlager, die Papierfabrik, die Georg Utz AG, die Rekrutenschule für die Verlegung ihres Materials sowie Zuckerrüben und andere landwirtschaftliche Produkte waren jahrelang die Grundpfeiler des Wagenladungsverkehrs bis Bremgarten West. Für die Erstellung der Kunstbauten für die Umfahrung von Bremgarten benötige die Firma Comolli AG in den Jahren 1988 bis 1994 Sand und Kies aus Weiach. Diese Güter kamen in Zügen, bestehend aus 18 Silowagen und einem Gesamtgewicht von 1800 Tonnen nach Wohlen und konnten dank der im Jahre 1984 angeschafften neuen Güterzugslokomotive Em 2/2 Nr. 103 in

vier Transporten nach Bremgarten West überführt werden. Nach dieser Zeit der grossen Tonnagen begann eine Zeit des rückläufigen Wagenladungsverkehrs. Wie in einem vorherigen Kapitel dargestellt, übernahmen die SBB im Jahre 1998 das Zepter und stellten dann Ende 2007 den Wagenladungsverkehr zwischen Wohlen und Bremgarten West definitiv ein.

Diesellokomotive
Em 2/2 Nr. 103 mit acht leeren Kieswagen in Bremgarten West abfahrbereit.

Finanzen

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 in Kraft getreten. Wesentliche Punkte der Revision waren die Einführung des Bestellprinzips und die Beseitigung der Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen. Das heisst, die Bestellung des Regionalverkehrsangebots erfolgt seither stets gemeinsam durch Bund und Kantone (Besteller), unabhängig davon, welches Transportunternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund sowie Kantone bestellen die Angebote der SBB, der Post und der übrigen konzessionierten Transportunternehmen zu einem Preis, der auf Grund einer Planrechnung im Voraus vereinbart worden ist. Durch dieses System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten wird die Unternehmensverantwortung gestärkt. Zusätzlich werden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht.

Die Besteller definieren die gewünschten Leistungen im Regionalverkehr und geben diese den Transportunternehmen ungefähr ein Jahr vor dem Fahrplanwechsel bekannt. Zusätzlich werden

auch qualitative Vorgaben, beispielsweise bezüglich Klimatisierung, Einhaltung von Umweltnormen, Behindertengerechtigkeit etc. gemacht. Die Transportunternehmen erstellen eine detaillierte Offerte mit den zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben. Aufgrund von Vergleichszahlen mit anderen Transportunternehmen prüfen die Besteller die Offerten, verhandeln die zu leistende Abgeltung für die ungedeckten Betriebskosten und legen diese in einer Vereinbarung fest. Gelingt es dem Unternehmen, im Betriebsjahr die Kosten zu senken oder die Erträge zu steigern, kann es einen Gewinn erzielen. Sind die ungedeckten Kosten höher als die Entschädigung, muss der Verlust zu eigenen Lasten verkraftet werden. Die Transportunternehmen können aber (noch) keine Gewinne ausschütten. Entstandene Überschüsse haben sie in eine zweckgebundene Reserve zur Abdeckung künftiger Betriebsverluste einzulegen. Künftig wird es auch möglich sein, dass die Besteller mit dem Transportunternehmen über die Einhaltung der qualitativen Zielvorgaben einen Bonus oder Malus vereinbaren, das heisst, beim Übertreffen der Vorgaben kann das Unternehmen zusätzlichen Gewinn erwirtschaften, bei schlechter Qualität erhält es für die erbrachte Leistung auch weniger Entschädigung.

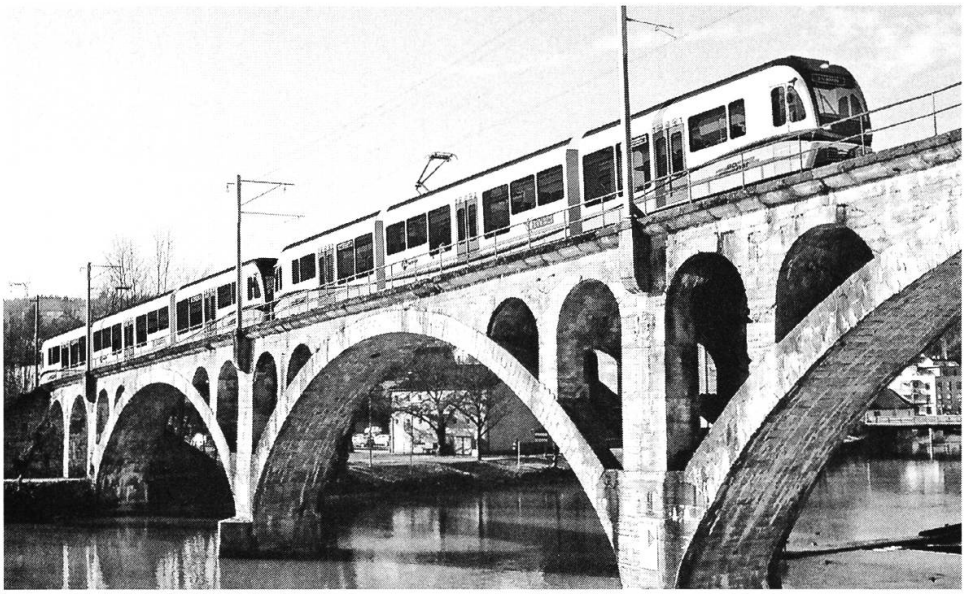
Im Busverkehr können unter bestimmten Voraussetzungen die Leistungen auch im freien Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben werden. Dies ist dann der Fall, wenn die Offerten nicht befriedigen, also das Transportunternehmen unwirtschaftlich arbeitet oder die geforderte Qualität nicht erbringt. Vorher hatten es die Unternehmungen einfacher, sie legten das Budget vor und stellten am Ende des Betriebsjahres an Kanton und Bund Rechnung über die tatsächlich erwirtschaftete Differenz zwischen Aufwand und Ertrag.

Im Gegensatz zu früher werden durch den Bund für den Fernverkehr und den touristischen Verkehr keine Unterstützungsbeiträge mehr geleistet. Diese Verkehre gehören zum marktwirtschaftlichen Bereich: Die Transportunternehmen müssen die Kosten durch die Einnahmen aus den Fahrausweisverkäufen decken können. Auch im Güterverkehr herrscht freier Wettbewerb, und die Leistungen müssen kostendeckend erbracht werden. Nur einzelne Verkehrsarten wie beispielsweise die rollende Landstrasse subventioniert der Bund aus politischen Gründen.

Zeitgleich mit der Revision des Eisenbahngesetzes hat der Kanton ein neues Verkehrsgesetz geschaffen. Bis 1996 bestand im Kanton eine sehr uneinheitliche Praxis über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs. So hatten die Gemeinden mit Ortsverkehr wie beispielsweise die Agglomerationen Aarau und Baden für die Kosten ihrer Busbetriebe selber aufzukommen. Lediglich die betriebsbedingten Investitionen subventionierte der Kanton zu einem Drittel. Die von der SBB bedienten Gemeinden hatten überhaupt keine Beiträge zu leisten, ebenso jene, die von seit jeher bestehenden Postautolinien bedient wurden. Wünschten aber Gemeinden ab Mitte der achtziger Jahre eine Verbesserung des Postautoangebots oder gar die Einführung neuer Linien, so hatten die bedienten Gemeinden die Kosten dafür zu tragen. Die von den Privatbahnen (BDWM und WSB) bedienten Gemeinden hingegen hatten zwar keine Beiträge an den Betrieb zu leisten, mussten sich aber mit einem Drittel an den Kosten der Investitionen in die Infrastruktur sowie das Rollmaterial beteiligen. Die teuren Projekte zur Eigentrassierung der Privatbahnen sowie die wegen steigender Nachfrage nötigen Rollmaterialbeschaffungen belasteten die betroffenen Gemeinden zum Teil mit erheblichen Beiträgen.

Mit dem neuen Verkehrsgesetz wurde eine einheitliche Beteiligung aller Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs eingeführt, unabhängig davon, ob die Gemeinde von SBB, Privatbahn oder Bus bedient ist. Die Gemeinden entlang der Privatbahnen wurden von ihren früheren Investitionsbeiträgen entlastet. Neu hatten sich alle Gemeinden aufgrund der Einwohnerzahl und der Anzahl Abfahrten der Busse und Züge auf dem Gemeindegebiet mit 16 Prozent an den auf den Kanton entfallenden Kosten zu beteiligen. Weil der Bund im Rahmen von Spar- und Sanierungspaketen seine Beiträge immer stärker kürzte, stieg die Belastung der Gemeinden sukzessive auf 24 Prozent, später auf 26 Prozent und beträgt heute 40 Prozent. An den Neu- oder Ausbauten von Bahnhaltestellen haben sich alle Standortgemeinden zu beteiligen, nicht aber an den Gleisinfrastrukturen.

Die Kosten für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur decken die Bahnunternehmen mit den erzielten Einnahmen für die Benützung der Trassen sowie aus ihren Abschreibungsmitteln,



Neuer **Triebwagen** ABe 4/8 auf der Reussbrücke. *(Fotomontage Stadler Rail)*

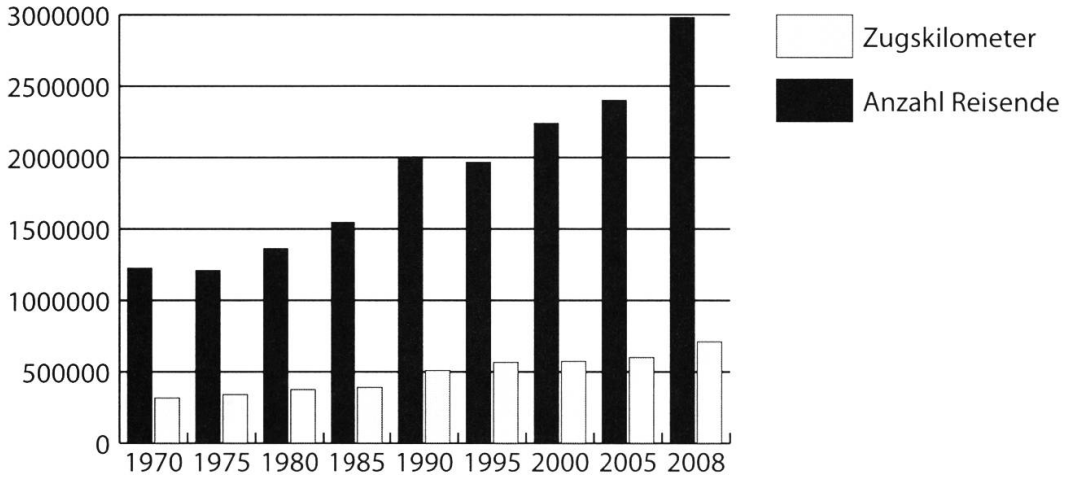
welche die Besteller im Rahmen der Abgeltungen leisten. Bei grossen Erneuerungen reichen diese Mittel jedoch nicht aus. Bund und Kanton stellen dann Investitionskredite zur Verfügung. Die Gemeinden haben dabei ihre Anteile gemäss Strassendekret des Kantons an eventuell notwendige Erschliessungen zu übernehmen.

Seit dem Jahr 2002 stellt der Bund keine zinslosen Investitionsdarlehen mehr für die Rollmaterialbeschaffung zur Verfügung. Die Finanzierung von neuem Rollmaterial muss deshalb von den Transportunternehmen durch Aufnahme von Krediten auf dem Kapitalmarkt selber sichergestellt werden. Die Kosten für die Verzinsung der Kredite sowie für die Abschreibung der Fahrzeuge fliessen in die Offerten der Transportunternehmen ein und werden von den Bestellern mit den jährlichen Abgeltungen vergütet. Dies hat zur Folge, dass gegenüber der früheren Praxis mit zinslosen Darlehen die Betriebsrechnungen höher belastet werden. In der Folge sinkt der Kostendeckungsgrad stark ab und die Abgeltungen der öffentlichen Hand nehmen zu. Allerdings werden dadurch die effektiven Kosten transparent aufgezeigt und die Kosten zwischen den Transportunternehmen vergleichbar.

Vor der Bahnreform 1996 war der Kostendeckungsgrad (Verhältnis der Erträge zu den Kosten) das wichtigste Kriterium für die Beurteilung einer Transportunternehmung. Heute haben die Transportunternehmen pro Linie zusammen mit der Offerte eine Anzahl vorgegebener Kennzahlen und Messgrössen an die Besteller einzureichen, wie beispielsweise Vollkosten, Kosten pro Passagier

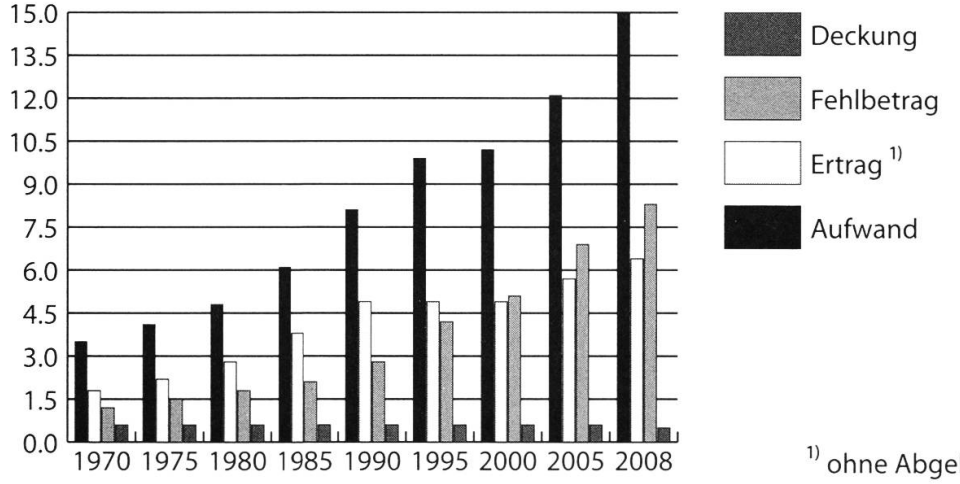
und pro Fahrplanstunde, beförderte Passagiere und geleistete Fahrplankilometer. Der Bund verfügt über eine Datenbank und erstellt mittels Betriebs- beziehungsweise Linienvergleichen Analysen, um die Wirtschaftlichkeit und die Produktivität der einzelnen Transportunternehmen zu ermitteln. Der Kostendeckungsgrad ist aber weiterhin ein wichtiger Faktor bei der Beurteilung der einzelnen Verkehrsunternehmungen und deren Linien und spielt auch eine wichtige Rolle, wenn es um den Ausbau des Fahrplanangebots geht. Nachstehend die Entwicklung der Zugskilometer und der Anzahl der beförderten Reisenden bei der Bremgarten-Dietikon-Bahn von 1970 bis 2008.

Zugskilometer + Anzahl Reisende



Das Betriebsergebnis und der Kostendeckungsgrad veränderten sich in der gleichen Periode folgendermassen:

Entwicklung Betriebsergebnis



1) ohne Abgeltung

Die Kostensteigerungen seit den 1990er Jahren sind zu einem guten Teil auf die grossen Investitionen, die Fahrzeugbeschaffung im Jahr 1993 und die Anzahlung für die neuen Triebwagen 2008 sowie die Verdichtung zum Viertelstundentakt zurückzuführen.

Grosse Sorgen bereitete der BDWM auch die Unterdeckung der Pensionskasse. Wie die meisten andern Privatbahnen war die BDWM bei der ASCOOP versichert. Im Sog der grosszügigen Renten der SBB-Pensionskasse gewährte auch die ASCOOP ihren Rentnern zu hohe Leistungen. Zusammen mit Fehlspekulationen an der Börse führte dies zu einer grossen Unterdeckung. Die Kasse war schon um die Jahrtausendwende ein Sanierungsfall. Bahn und aktive Mitarbeitende leisteten und leisten heute noch ihren Anteil an die Sanierung der Pensionskasse. Verantwortungsbewusstsein für das Personal und Weitsicht bewies das heutige Management mit dem bereits per 1. Januar 2007 vollzogenen Wechsel der BDWM-Pensionskasse von der ASCOOP hin zur BVK des Kantons Zürich. Damit sind heute der BDWM viele durch die Finanzkrise noch zusätzlich verursachte Sorgen mit der angeschlagenen Pensionskasse ASCOOP erspart geblieben. Die BDWM war in der glücklichen Lage, dass sie über verschiedene heute nicht mehr betriebsnotwendige Grundstücke verfügte. Diese konnte sie veräussern und den Verkaufserlös zum Teil für die Finanzierung der Deckungslücke verwenden.

Zusätzlich unterzeichnete die BDWM mit den Sozialpartnern per 1. Januar 2008 einen Gesamtarbeitsvertrag.

Fredy Zobrist
wohnt in Bremgarten. Nach 20 Jahren Dienst bei den SBB leitete er als Betriebschef von 1982 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2007 die Abteilung Verkauf und Produktion der BDWM Transport AG. In dieser Funktion betreute er seit den 1990er Jahren auch die meisten grossen Bauprojekte der BDWM bis zum Vorliegen der Baubewilligung und der Finanzierung.

Quellen

- Eigene Erinnerungen und Aufzeichnungen
- Geschäftsberichte der Bremgarten-Dietikon-Bahn
- Diverse Botschaften des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat für die Genehmigung der verschiedenen Investitionsvereinbarungen
- Bundesamt für Verkehr: Leitfaden für Kennzahlen RPV vom 19.08.2008
- Rolf Rüttimann: *Bremgarten-Dietikon-Bahn*, Ernst B. Leutwiler Verlag
- Florian Inäbnit, Jürg Aeschlimann: *Bremgarten-Dietikon-Bahn. Von der Überlandstrassenbahn zur S-Bahn.* Leissingen: Prellbock Verlag, 2002

Fotos Archiv BDWM