



Netzzustandsbericht für die Limmattalbahn AG (LTB) 2025



Aargau
Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Methode zur Zustandsbewertung	4
1.2	Anlagemanagement bei der Aargau Verkehr	5
2	Management Summary	7
2.1	IST-Stand 2025	7
2.2	Ausblick	9
3	Übersicht nach Anlagengattung	10
3.1	Gebäude und Grundstücke	10
3.1.1	Quantitative Merkmale	11
3.1.2	Begründung Zustandsklasse 5	11
3.1.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	11
3.1.4	Zustandsentwicklung	12
3.1.5	Rückblick auf 2025	12
3.1.6	Ausblick auf 2026	12
3.2	Kunstabauten	13
3.2.1	Quantitative Merkmale	14
3.3	Fahrbahn	14
3.3.1	Quantitative Merkmale	15
3.3.2	Begründung Zustandsklasse 5	15
3.3.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	15
3.3.4	Zustandsentwicklung	15
3.3.5	Rückblick auf 2025	16
3.3.6	Ausblick auf 2026	16
3.4	Bahnstromanlagen	17
3.4.1	Quantitative Merkmale	18
3.4.2	Begründung Zustandsklasse 5	18
3.4.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	18
3.4.4	Zustandsentwicklung	19
3.4.5	Rückblick auf 2025	19
3.4.6	Ausblick auf 2026	20
3.5	Sicherungsanlagen	21
3.5.1	Quantitative Merkmale	21
3.5.2	Begründung Zustandsklasse 5	22
3.5.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	22
3.5.4	Zustandsentwicklung	22
3.5.5	Rückblick auf 2025	23
3.5.6	Ausblick auf 2026	23
3.6	Niederspannungs- und Telekomanlagen	24
3.6.1	Quantitative Merkmale	24
3.6.2	Begründung Zustandsklasse 5	25
3.6.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	25
3.6.4	Zustandsentwicklung	25
3.6.5	Rückblick auf 2025	25
3.6.6	Ausblick auf 2026	26
3.7	Publikumsanlagen	27
3.7.1	Quantitative Merkmale	27
3.7.2	Begründung Zustandsklasse 5	28
3.7.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	28
3.7.4	Zustandsentwicklung	28

Inhaltsverzeichnis

3.7.5	Rückblick auf 2025	28
3.7.6	Ausblick auf 2026	29
3.8	Fahrzeuge Infrastruktur	30
		30
3.8.1	Quantitative Merkmale	30
3.9	Betriebsmittel und Diverses	31
		31
3.9.2	Begründung Zustandsklasse 5	32
3.9.3	Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer	32
3.9.4	Zustandsentwicklung	32
3.9.5	Rückblick auf 2025	33
3.9.6	Ausblick auf 2026	33
4	Erhaltungsmassnahmen	34
4.1	Gebäude und Grundstücke	34
4.2	Fahrbahn	34
4.3	Bahnstromanlagen	34
4.4	Sicherungsanlagen	35
4.5	Niederspannungs- und Telekomanlagen	35
4.6	Publikumsanlagen	35
4.7	Betriebsmittel und Diverses	35
5	Abbildungsverzeichnis	36
6	Tabellenverzeichnis	36
7	Abkürzungen	37
8	Anhang	38
8.1	Finanzierungsübersicht Limmattalbahn AG	38

1 Ausgangslage

1 Ausgangslage

Gemäss Leistungsvereinbarung (LV) ist jährlich ein Netzzustandsbericht zu erstellen. Dieser Netzzustandsbericht gibt Auskunft über die Entwicklung des Zustandes der Infrastrukturanlagen.

Der vorliegende Bericht beschreibt den Netzzustand per Ende 2025 für den LV-finanzierten Abschnitt zwischen Dietikon Zentrum und Bahnhof Killwangen Spreitenbach der im Verantwortungsbereich der Limmattalbahnen AG (LTB) liegt. Der Abschnitt Dietikon Bahnhof bis Zürich Bahnhof Altstetten liegt im Finanzierungsbereich des Zürcher Verkehrsverbundes und ist hiermit nicht relevant für die Berichterstattung gegenüber dem Bundesamt für Verkehr¹.

Die Gliederung der Bahninfrastruktur der LTB und deren Zustandsbewertung erfolgt gemäss RTE 29900 (Ausgabe 2025).

Zustandsklasse	Beschreibung	Klassenübergänge
1	neuwertig	< 1.75 neuwertig
		1.75 – 2.24 neuwertig bis gut
2	gut	2.25 – 2.74 gut
		2.75 – 3.24 gut bis ausreichend
3	ausreichend	3.25 bis 3.74 ausreichend
		3.75 – 4.24 ausreichend bis schlecht
4	schlecht	4.25 – 4.74 schlecht
		4.75 – 4.99 schlecht bis ungenügend
5	ungenügend	5.00 ungenügend

Tabelle 1: Zustandsklassen gemäss RTE 29900

1.1 Methode zur Zustandsbewertung

Die Feststellung der Zustandsklasse erfolgt in zwei Schritten:

Schritt 1: Es wird eine «Zustandsklasse berechnet» auf Basis der Alterungskurve (Richtwert der Degradation) und der entsprechenden Verweildauer der Einzelanlage in einer Zustandsklasse ermittelt. Bei der Verweildauer je Zustandsklasse wird sich an den Richtwerten im Anhang der RTE 29900 orientiert.

Schritt 2: Es wird eine «Zustandsklasse manuell» auf Basis der Beurteilung der Einzelanlage durch einen fachkompetenten Mitarbeitenden vor Ort ermittelt.

Beide Zustandsbeurteilungen fließen in unterschiedlichen Gewichtungen in die definitive Zustandsnote der Einzelanlage ein. Derzeit wird die manuelle Zustandsnote mit 75% gewichtet, die berechnete mit 25%.

Auf diese Weise kann für jede Anlage individuell, transparent, nachvollziehbar, regelmässig und den Regeln der Technik entsprechend eine Zustandsbeurteilung durchgeführt werden.

¹Siehe Anhang «Finanzierungsübersicht»

1 Ausgangslage

1.2 Anlagemanagement bei der Aargau Verkehr

Die Infrastruktur der Limmattal Bahn AG wird von der Aargau Verkehr betrieben und basiert auf dem Anlagemanagementsystem der Aargau Verkehr. Dieses beruht auf einem Zusammenspiel zentraler Prinzipien, die gemeinsam dafür sorgen, dass das Schienennetz sicher, zuverlässig und wirtschaftlich betrieben werden kann (siehe Abbildung 1: Anlagemanagementsystem AVA).

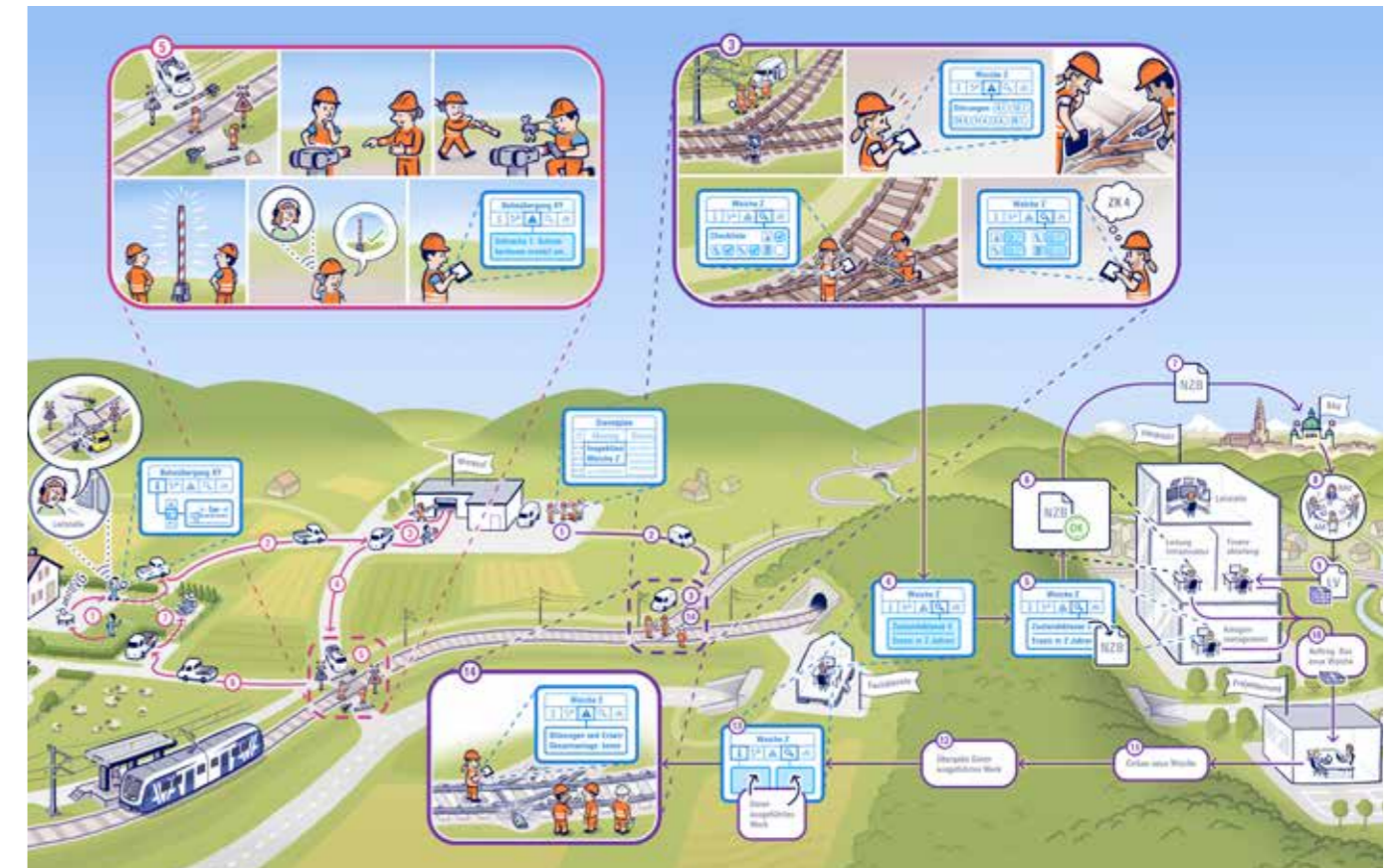


Abbildung 1: Anlagemanagementsystem AVA

In der Gesamtsicht dargestellt gleicht dieses System einem gut abgestimmten Kreislauf mit folgenden Schwerpunkten:

- Bestandsaufnahme und Transparenz

Am Anfang steht ein vollständiges Bild aller Anlagen: Gebäude, Kunstbauten, Fahrbahn, Bahnstromanlagen, Sicherungsanlagen, Niederspannungs- und Telekomanlagen, Publikumsanlagen, Fahrzeuge Infrastruktur und Betriebsmittel. Dieses Fundament schafft Klarheit über den aktuellen Bestand und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur.

1 Ausgangslage

– Zustandsbewertung und Monitoring

Durch die kontinuierliche Zustandsbewertung aller Anlagen sowie die anschliessende Analyse wird transparent aufgezeigt, an welchen Stellen Verschleiss, Abnutzung oder potenzielle Risiken bestehen.

– Lebenszyklusorientierte Planung

Ein zentrales Schwerpunktfeld innerhalb der lebenszyklusorientierten Betrachtung der Gesamtanlage ist die Instandhaltung und Instandsetzung (siehe Abbildung 1: Anlagemanagementsystem AVA; Instandsetzung links im Bild, Instandhaltung rechts im Bild). Diese beiden Bereiche gewährleisten, dass die Anlagen über ihre gesamte Nutzungsdauer zuverlässig, sicher und leistungsfähig betrieben werden können. Darauf aufbauend werden alle weiteren Phasen des Lebenszyklus von der Beschaffung über den Betrieb bis zur Erneuerung und schliesslich bis zur fachgerechten Entsorgung sorgfältig geplant und gesteuert. Ziel ist es, bei einem festgelegten Sicherheitsniveau ein optimales Verhältnis zwischen Kosten, Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit zu erreichen.

– Risikomanagement

Gefahren und Schwachstellen werden systematisch identifiziert und bewertet. Die daraus abgeleiteten Massnahmen werden nach ihrem Einfluss auf Sicherheit und Verfügbarkeit priorisiert und umgesetzt. Bei Bedarf werden Sofortmassnahmen ergriffen.

– Wirtschaftlichkeit und Optimierung

Investitionen und Instandhaltungsarbeiten werden so geplant, dass sie den maximalen Nutzen für Sicherheit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit bringen.

– Strategische Steuerung und kontinuierliche Verbesserung

Die Ergebnisse werden systematisch ausgewertet, und die gewonnenen Erkenntnisse fliessen kontinuierlich in die Weiterentwicklung unserer Prozesse ein. Dadurch entsteht ein dynamisches System, das sich laufend an neue Anforderungen anpasst. Im Anlagenmanagement arbeiten wir auf strategischer Ebene sowie in der Digitalisierung eng mit anderen Bahnen zusammen. Ergänzend dazu findet ein regelmässiger operativer Austausch mit weiteren Bahnunternehmen statt, um Erfahrungen zu nutzen, Synergien zu schaffen und bewährte Praktiken zu übernehmen.

Einen Überblick über die spezifischen Erhaltungsmassnahmen pro Anlagegattung bietet Kapitel 4 Erhaltungsmassnahmen.

2 Management Summary

2 Management Summary

2.1 IST-Stand 2025

Die Aargau Verkehr betreibt als Infrastrukturbetreiberin ISB im Auftrag der Limmattalbahn AG den LV-finanzierten Teilbereich von Dietikon Zentrum bis Bahnhof Killwangen Spreitenbach mit einer Strecke von 5,1km bzw. 10,3km Gleisen. Zudem übernimmt Aargau Verkehr die Geschäftsführung der Limmattalbahn AG. Der Wiederbeschaffungswert der Infrastrukturanlagen beläuft sich auf rund 38.8 Millionen Franken.²

Der Wiederbeschaffungswert unterteilt sich folgendermassen in die einzelnen Anlagegattungen:

Anlagegattung	Wiederbeschaffungswert in CHF
0. Gebäude und Grundstücke	750'000 (Grundstücke keine)
1. Kunstbauten	0
2. Fahrbahn	23'089'622
3. Bahnstromanlagen	11'414'000
4. Sicherungsanlagen	351'810
5. Niederspannungs- und Telekomanlagen	172'760
6. Publikumsanlagen	3'033'668
7. Fahrzeuge	0
8. Betriebsmittel und Diverses	1'000

Tabelle 2: Wiederbeschaffungswerte je Anlagegattung

²Siehe Anhang «Finanzierungsübersicht»

2 Management Summary

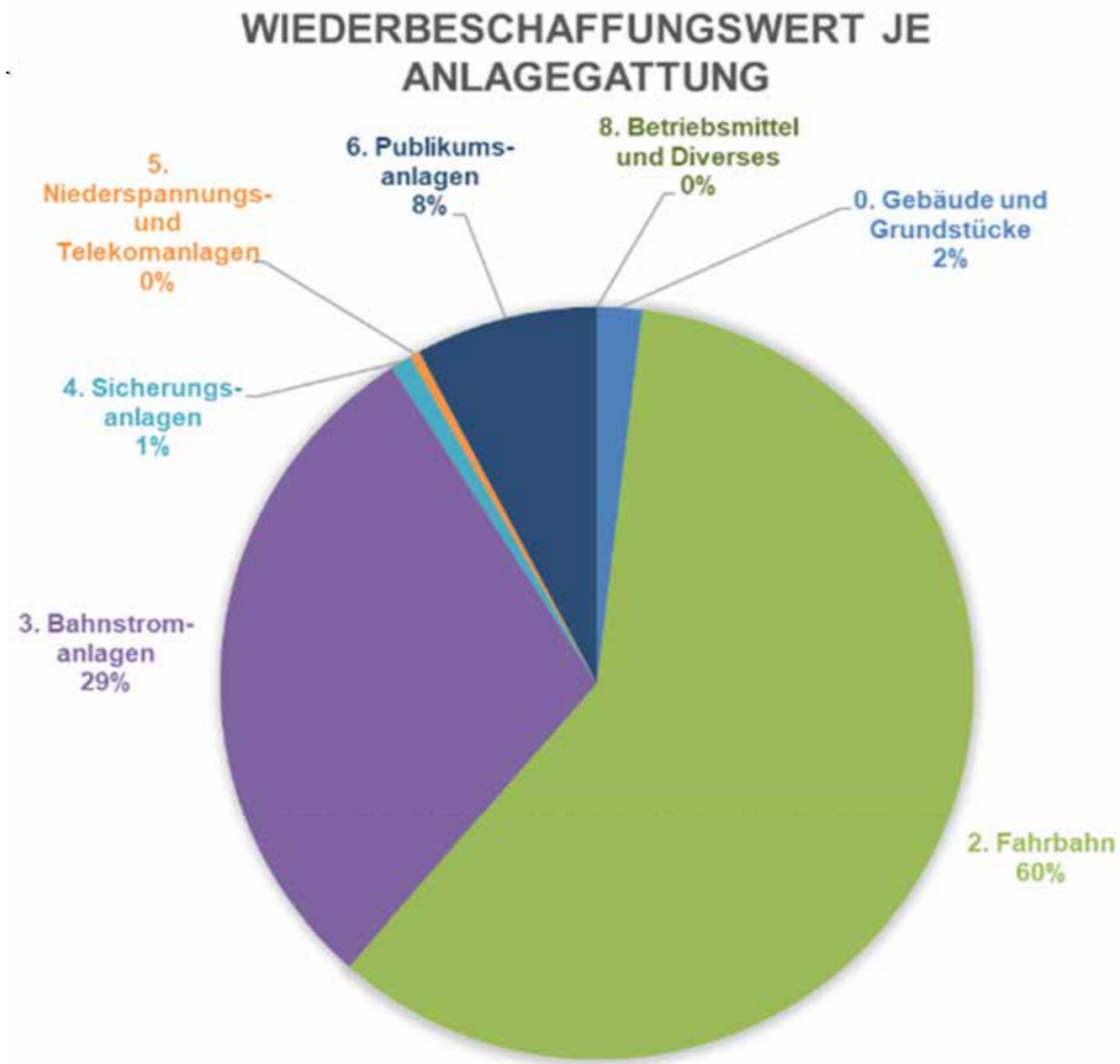


Abbildung 2: Wiederbeschaffungswerte je Anlagegattung

2 Management Summary

Die Infrastrukturanlagen der Limmattalbah AG befinden sich insgesamt in einem neuwertigen Zustand (1.5). In der Gesamtsicht über die Infrastrukturanlagen der Limmattalbah AG ergibt sich die in Abbildung 3 dargestellte Zustandsverteilung für das Jahr 2025. Zum Vergleich ist die Zustandsverteilung der zwei vergangenen Jahre ebenfalls dargestellt.

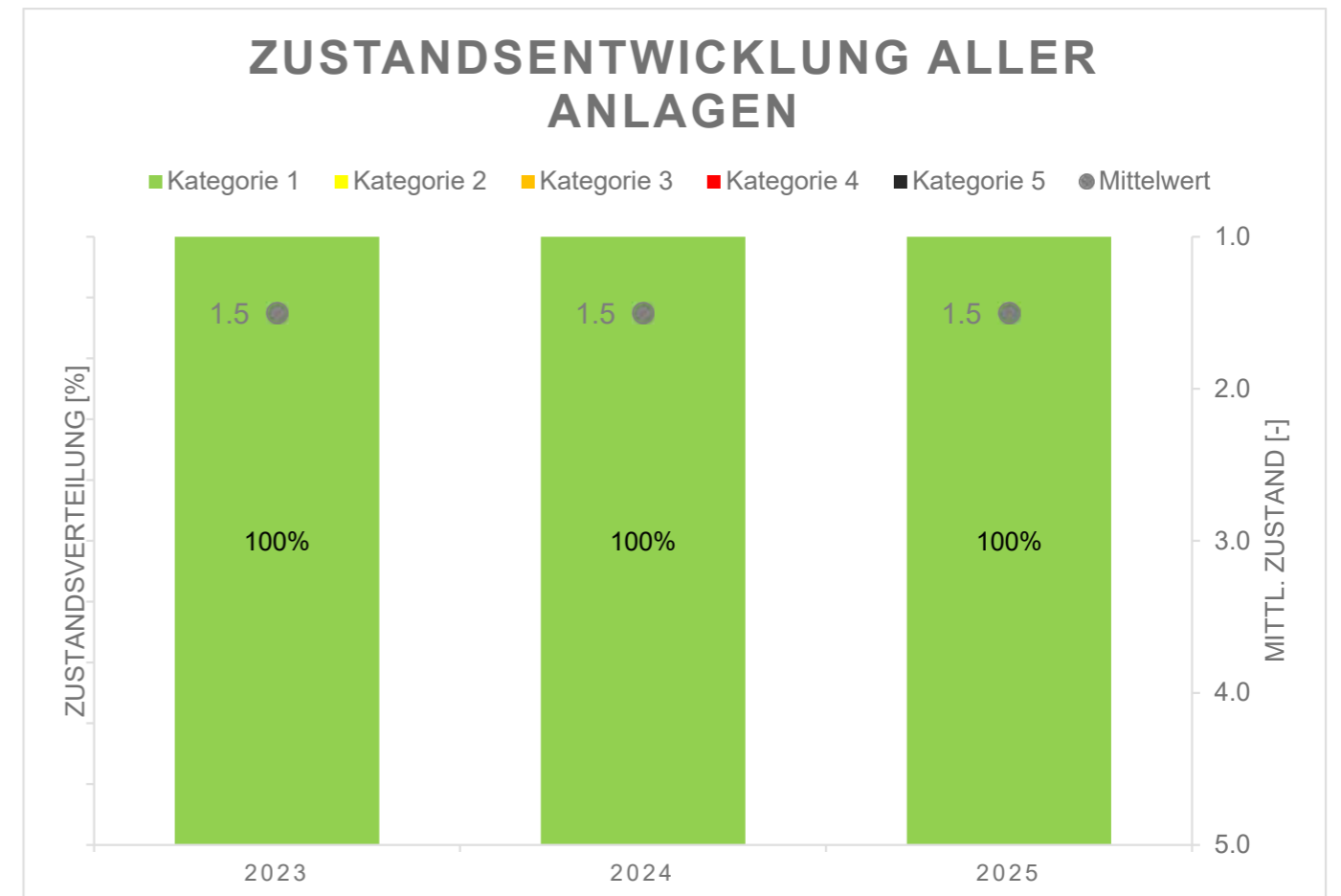


Abbildung 3: Zustandsentwicklung aller Infrastrukturanlagen der AVA

Da es sich bei der Limmattal Bahn um eine Neubauprojekt aus dem Jahr 2023 handelt, befinden sich alle Infrastrukturanlagen im Jahr 2025 in einem neuwertigen Zustand. Keine Anlage befindet sich in einem ungenügenden Zustand.

2.2 Ausblick

Bedingt durch den neuwertigen Zustand gibt es keinen Bedarf für Erneuerungsprojekte oder grössere Änderungen.

Das Management der Infrastrukturanlagen wird zukünftig digitalisiert und erfolgt dann über das «Anlagenmanagementsystem (AMS)» der Aargau Verkehr. Dieses wurde im Jahr 2025 beschafft und ab 2026 erfolgt das Onboarding.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.1 Gebäude und Grundstücke



In der Anlagengattung Gebäude und Grundstücke sind alle betriebsnotwendigen Gebäude (inklusive Lagerplätze), nicht betriebsnotwendigen Gebäude und Grundstücke zusammengefasst.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.1.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
0. Gebäude & Grundstücke	x	0.75	x	x	1.50	100	0	0	0	0
0.1 Betriebsnotwendige Gebäude	1	0.75	3	80	1.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR [TCHF]	ER [TCHF]	Total [TCHF]
Gebäude & Grundstücke		0.00	0.00	0.00

Tabelle 3: Basisangaben Gebäude und Grundstücke

Da für Grundstücke in der R-RTE-29900 keine Zustands-Darstellung gefordert wird, sind diese in der Gesamtberechnung nicht berücksichtigt. Ausserdem befinden sich keine Grundstücke im Besitz der LTB (LV-finanzierten Teil).

3.1.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.1.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.1.4 Zustandsentwicklung

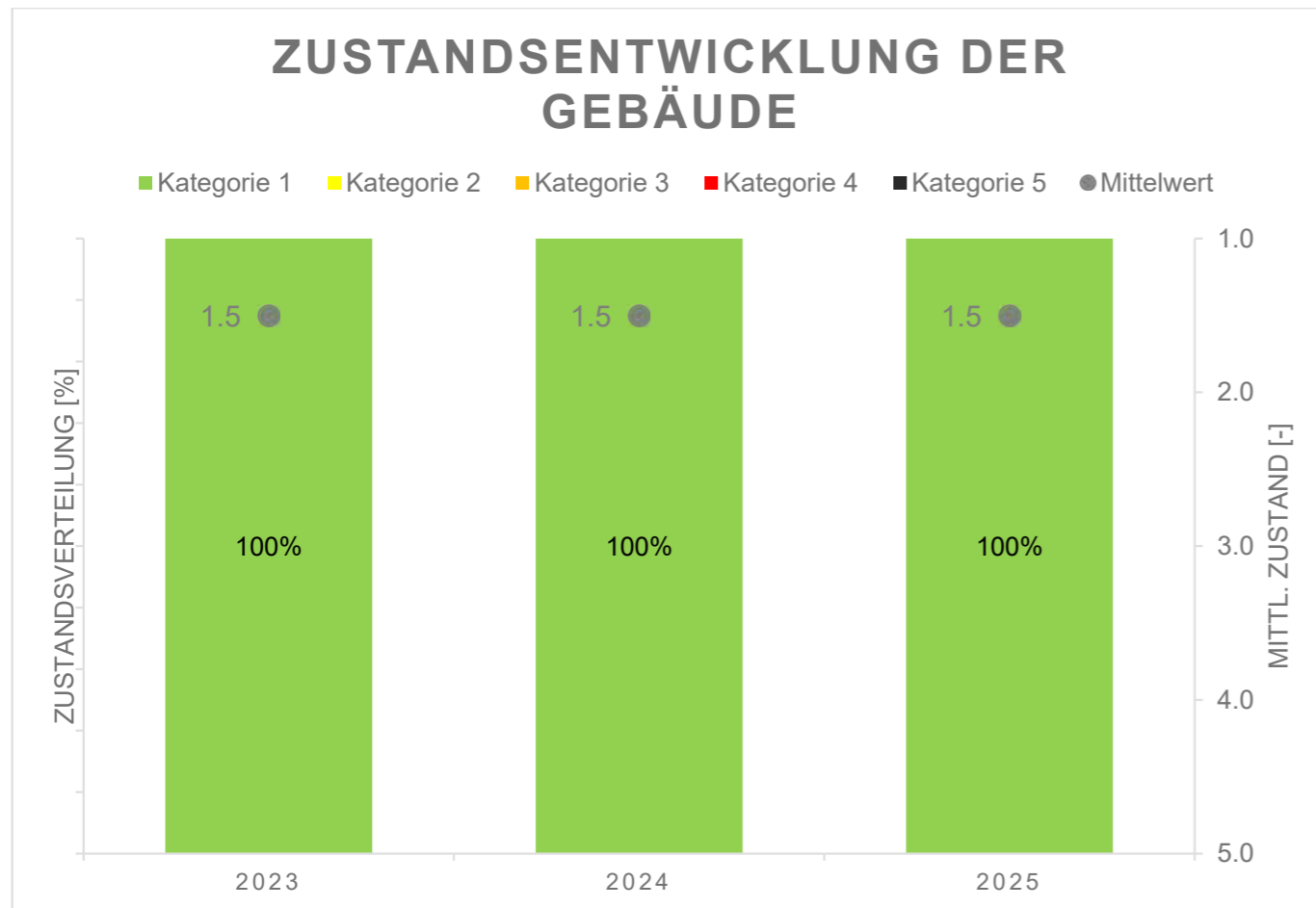


Abbildung 4: Zustandsverteilung Anlagengattung Gebäude und Grundstücke von 2023 - 2025

3.1.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Das Gebäude ist dauerhaft in gutem Zustand zu erhalten, da absolute Grundlage für den Betrieb der LTB.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten wurden gemäss Instandhaltungskonzept durchgeführt.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.1.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Die internen Vorgaben für die Zustandsbewertung werde dahingehend angepasst, dass nach einer substanziellen Erneuerung eines Bauwerkes dieses gemäss RTE 29900 als «neue Anlage» gilt, beginnend mit einem neuen Life-Cycle und einer Nutzungsdauer gemäss den Vorgaben der Nutzungsvereinbarung. Diese Vorgaben sind künftig verbindliche Grundlage für die Planung, Dokumentation und Bewertung von Erhaltungs- und Überwachungsaktivitäten.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept sind durchzuführen.

3.2 Kunstbauten



In der Anlagengattung Kunstbauten sind alle Brücken, Tunnel und übrige Kunstbauten wie Stützwerke und Durchlässe zusammengefasst.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.2.1 Quantitative Merkmale

Es befinden sich keine Kunstbauten im Besitz der LTB (LV-finanzierter Teil)

3.3 Fahrbahn



In der Anlagengattung Fahrbahn sind alle Gleise, Weichen, Unterbauten, Bahnübergänge und Schmieranlagen zusammengefasst.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.3.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl	WBW	ø Alter	ø Nutz	ø Z	ZK 1	ZK 2	ZK 3	ZK 4	ZK 5
	[Stück/km]	[MCHF]	[Jahre]	[Jahre]	[Note]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
2. Fahrbahn	x	23.09	x	x	1.50	100	0	0	0	0
2.1 Gleise	10.27	21.28	3	37.4	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.2 Weichen	5	1.25	3	20	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.3 Unterbauten	0.54	0.21	3	80	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.5 Schmieranlagen	3	0.35	4	20	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total
		[TCHF]	[TCHF]	[TCHF]
Fahrbahn		0.00	218.06	218.06

Tabelle 4: Basisangaben Fahrbahn

3.3.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.3.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.3.4 Zustandsentwicklung

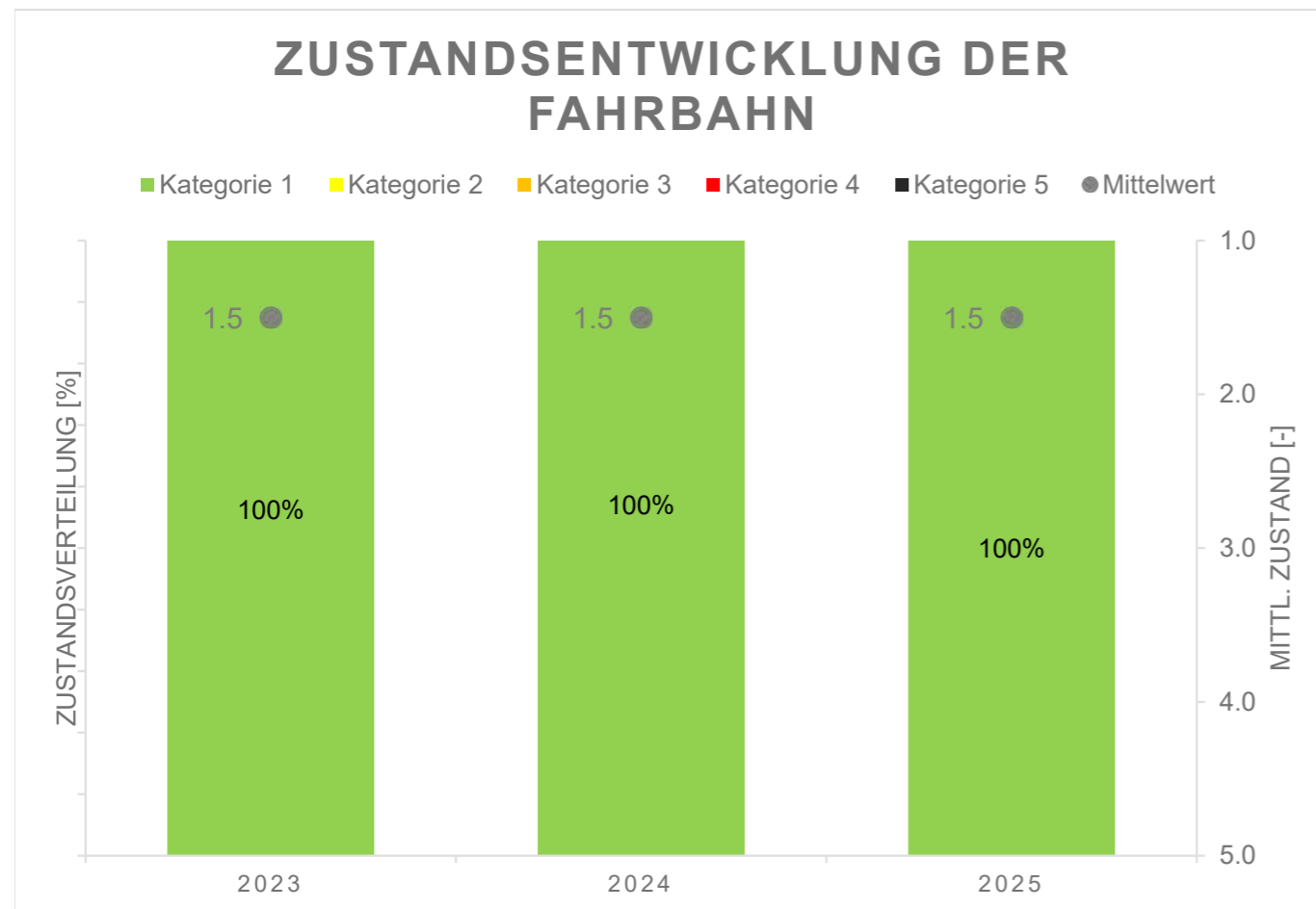


Abbildung 5: Zustandsverteilung Anlagengattung Fahrbahn von 2023 - 2025

3.3.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können, ist die Fahrbahn dauerhaft in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Regelmässiges schleifen und auftragsschweissen der Schienen und Weichen. Reinigen der Rillenschienen und Spülen der Entwässerung.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.3.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können, ist die Fahrbahn dauerhaft in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept sind durchzuführen.

3.4 Bahnstromanlagen



Die Anlagengattung «Bahnstromanlagen» beinhaltet die Fahrleitungsanlagen, Schaltposten und übrige Bahnstromanlagen, welche für die elektrische Energieversorgung der Züge benötigt werden.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.4.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück/km]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
3. Bahnstromanlagen	x	11.41	x	x	1.50	100	0	0	0	0
3.1 Fahrleitungsanlagen	10.15	10.15	3	50	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3.2 Schaltposten	2	0.16	3	25	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3.3 übrige Bahnstromanlagen	2	1.10	3	30	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR [TCHF]	ER [TCHF]	Total [TCHF]
Bahnstromanlagen		0.00	67.28	67.28

Tabelle 5: Basisangaben Bahnstromanlagen

3.4.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.4.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.4.4 Zustandsentwicklung

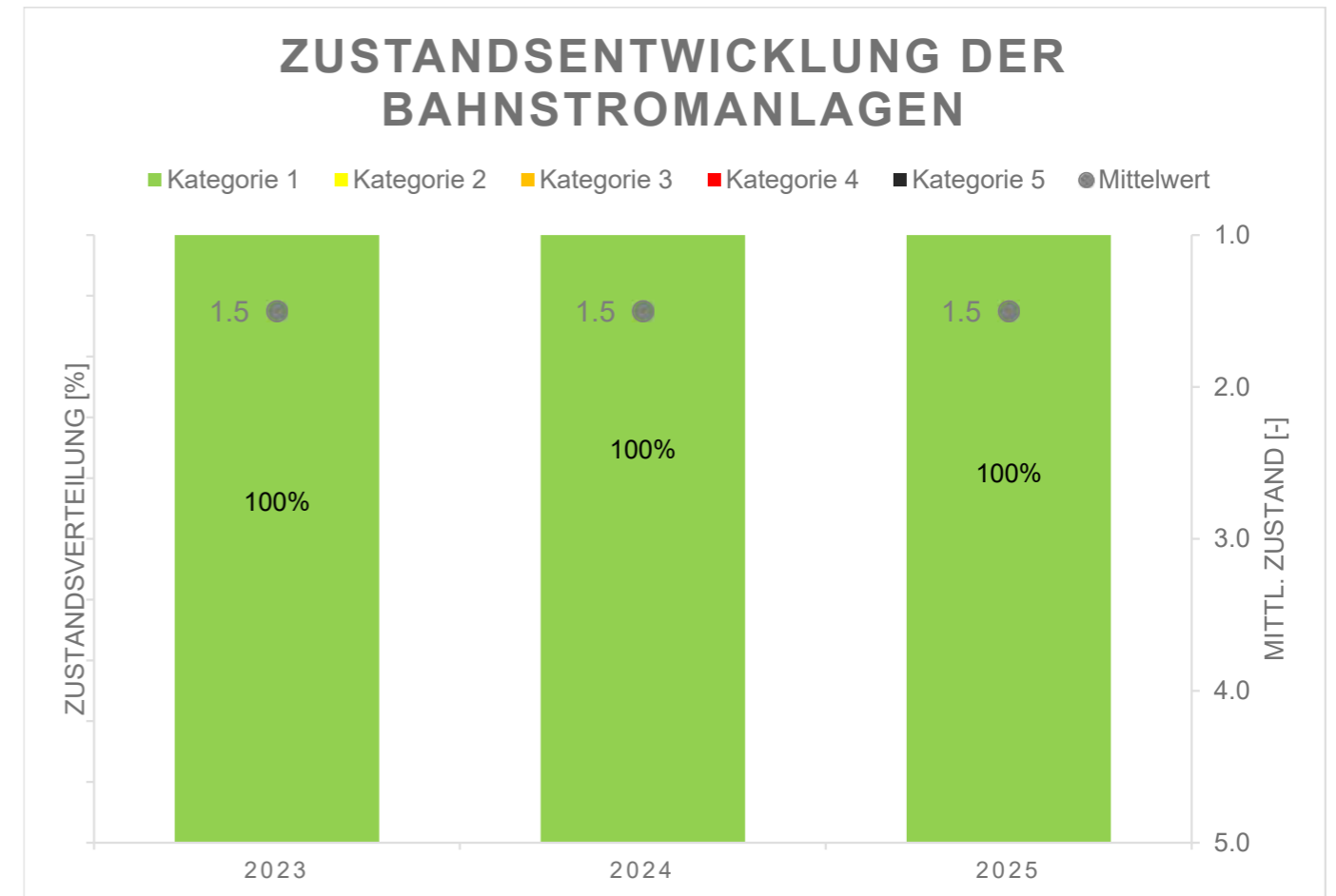


Abbildung 6: Zustandsverteilung Anlagegattung Bahnstromanlagen von 2023 - 2025

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.4.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können, sind die Bahnstromanlagen dauerhaft in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Regelmässige Reglage der Fahrleitung, Kontrolle und Einstellung der Abspannungen, Kontrolle der Isolatoren.

3.4.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können, sind die Bahnstromanlagen dauerhaft in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept sind durchzuführen.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.5 Sicherungsanlagen



Die Anlagengattung «Sicherungsanlagen» beinhaltet die Stellwerkanlagen, Zugbeeinflussungsanlagen, Leittechnik, Bahnübergänge und übrige Sicherungsanlagen, die der Sicherung des Schienenverkehrs dienen.

3.5.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück/km]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
4. Sicherungsanlagen	x	0.35	x	x	1.50	100	0	0	0	0
4.1 Stellwerkanlagen	0	0.00	0	0	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4.5 übrige Sicherungsanlagen	35	0.35	3	31.4	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR [TCHF]	ER [TCHF]	Total [TCHF]
Sicherungsanlagen		0.00	1.04	1.04

Tabelle 6: Basisangaben Sicherungsanlagen

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.5.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3.5.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Bahnübergänge

3.5.4 Zustandsentwicklung

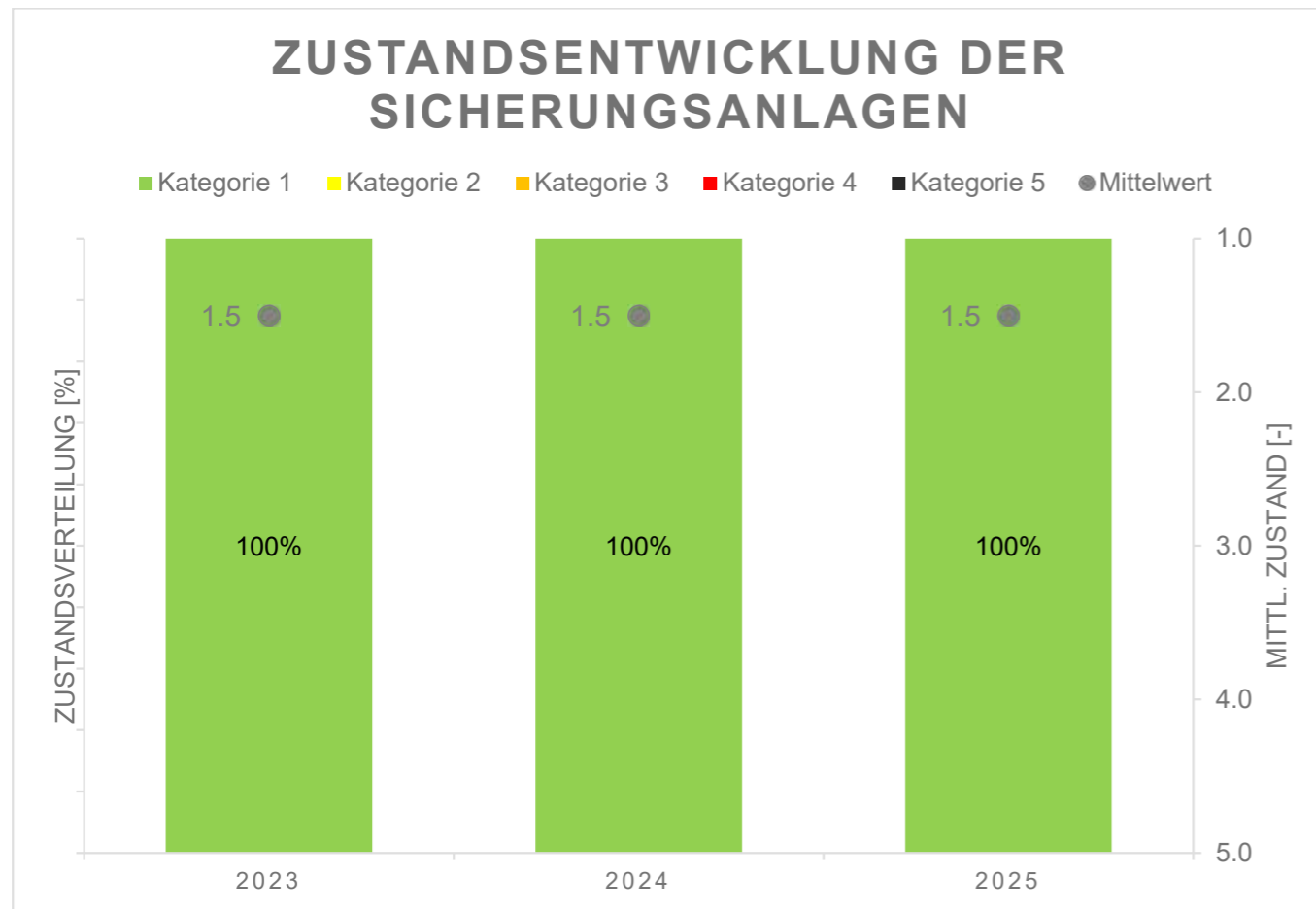


Abbildung 7: Zustandsverteilung Anlagengattung Sicherungsanlagen von 2023 - 2025

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.5.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Um das unbefugte Betreten der Gleisanlagen und die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten sind die Geländer und Zäune in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die Geländer und Zäune werden regelmässig auf Defekte kontrolliert und bei Bedarf repariert.

3.5.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Um das unbefugte Betreten der Gleisanlagen und die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten sind die Geländer und Zäune in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die Geländer und Zäune werden regelmässig auf Defekte kontrolliert und bei Bedarf repariert.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.6 Niederspannungs- und Telekomanlagen



Die Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» beinhaltet Niederspannungsverbraucher und übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen.

3.6.1 Quantitative Merkmale

Anlagengattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück/km]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
5. Niederspannungs- und Telekomanlage	x	0.17	x	x	1.50	100	0	0	0	0
5.1 Niederspannungsverbraucher	2	0.01	2.5	12.5	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5.2 übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	5.29	0.16	3	20	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR [TCHF]	ER [TCHF]	Total [TCHF]
Niederspannungs- und Telekomanlagen		0.00	18.56	18.56

Tabelle 7: Basisangaben Niederspannungs- und Telekomanlagen

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.6.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.6.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3.6.4 Zustandsentwicklung

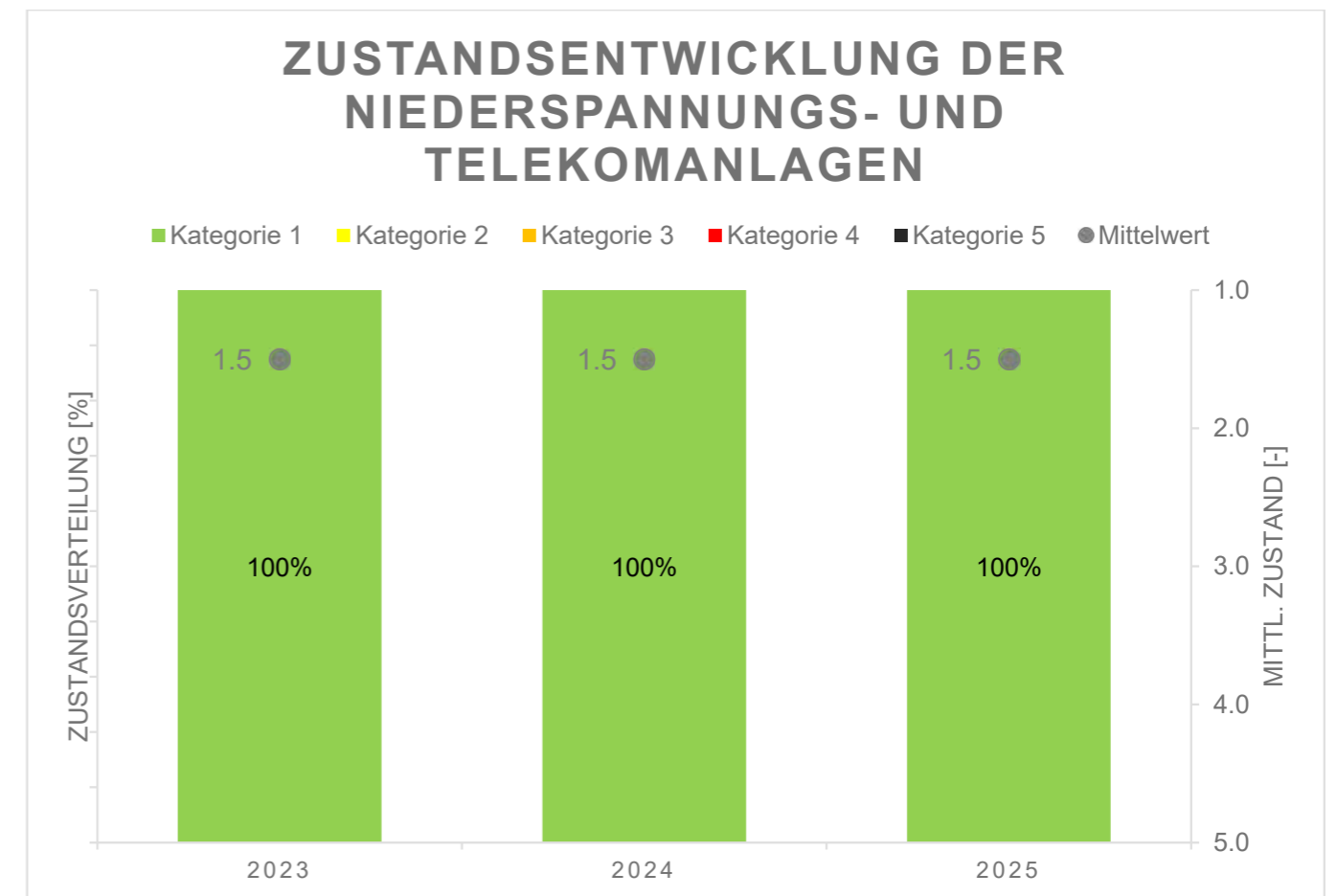


Abbildung 8: Zustandsverteilung Anlagengattung Niederspannungs- und Telekomanlagen von 2023 - 2025

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.6.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten sind die Anlagen in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Regelmässige Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Fernwirkanlage und des Funksystems (Digitalfunk).

3.6.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten sind die Anlagen in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept sind durchzuführen.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.7 Publikumsanlagen



Die Anlagengattung «Publikumsanlagen» beinhaltet alle Anlagen, wie Perrons und Zugänge, Perrondächer und Wartehallen sowie übrige Publikumsanlagen, die dem Publikum den Zugang zu unserer Dienstleistung gewähren.

3.7.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
6. Publikumsanlagen	x	3.03	x	x	1.50	100	0	0	0	0
6.1 Perrons & Zugänge	0	0.00	0	0	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6.2 Perrondächer & Wartehallen	17	3.03	2.8	30	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR [TCHF]	ER [TCHF]	Total [TCHF]
Publikumsanlagen		0.00	145.88	145.88

Tabelle 8: Basisangaben Publikumsanlagen

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.7.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.7.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3.7.4 Zustandsentwicklung

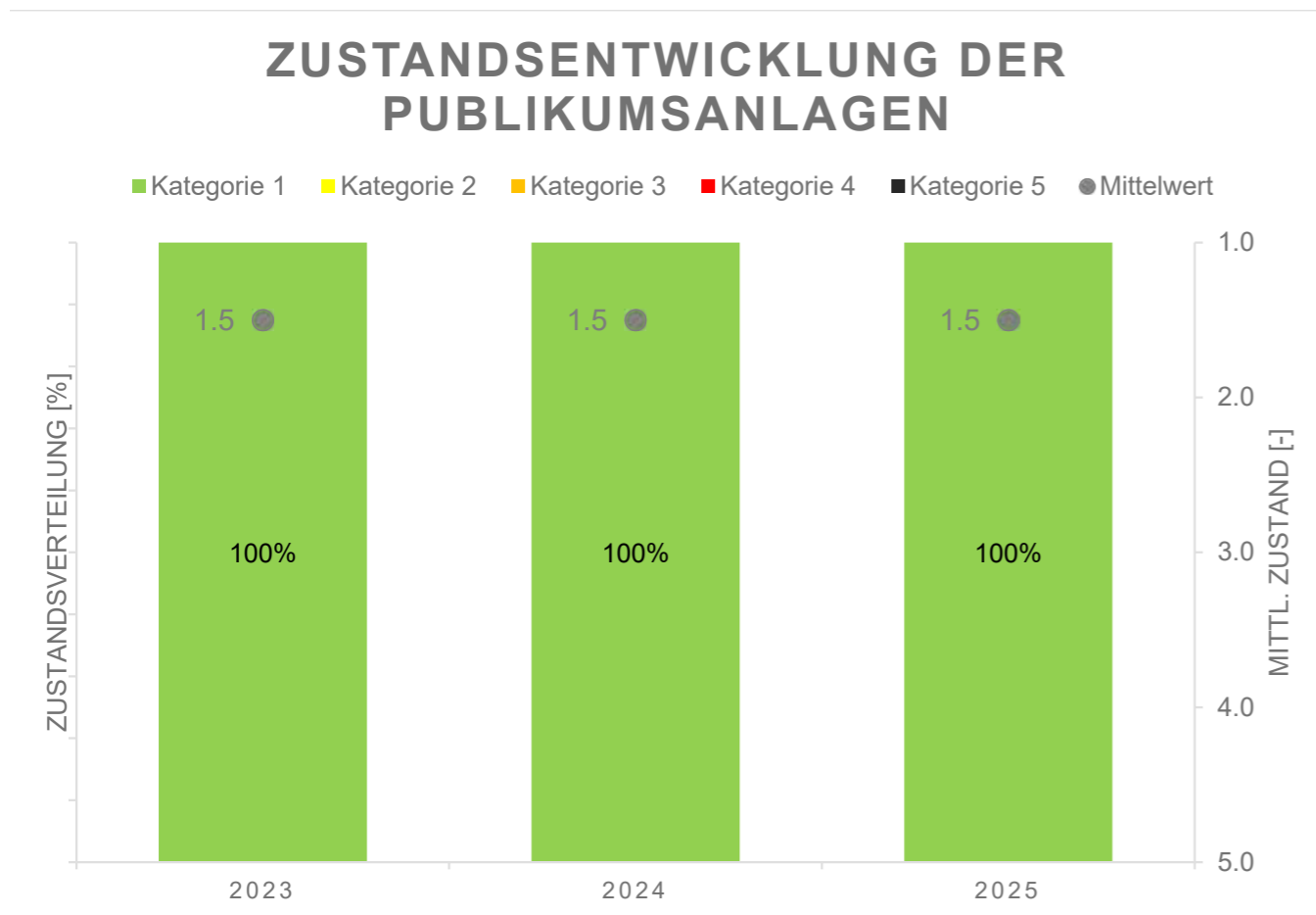


Abbildung 9: Zustandsverteilung Anlagegattung Publikumsanlagen von 2023-2025

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.7.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

Um eine optimale Aufenthaltsqualität unserer Kunden gewährleisten zu können, sind die Anlagen in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Regelmässige Inspektionen der Tragbauteile auf Beschädigungen und Instandsetzung beschädigter Bauteile.

3.7.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

Um eine optimale Aufenthaltsqualität unserer Kunden gewährleisten zu können, sind die Anlagen in einem guten Zustand zu halten.

Operativ

Die nötigen Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept sind durchzuführen.

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.8 Fahrzeuge Infrastruktur



Die Anlagegattung Fahrzeuge Infrastruktur beinhaltet sowohl die Schienenfahrzeuge Infrastruktur als auch die Strassenfahrzeuge Infrastruktur.

3.8.1 Quantitative Merkmale

Es befinden sich keine Fahrzeuge Infrastruktur im Besitz der LTB (LV-finanzierter Teil).

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.9 Betriebsmittel und Diverses



Die Anlagegattung Betriebsmittel und Diverses beinhaltet sowohl Betriebsmittel und Einrichtungen als auch innerbetriebliche ICT.

3.9.1 Quantitative Merkmale

Anlagegattung/Anlagekategorie	Anzahl [Stück]	WBW [MCHF]	ø Alter [Jahre]	ø Nutz [Jahre]	ø Z [Note]	ZK 1 [%]	ZK 2 [%]	ZK 3 [%]	ZK 4 [%]	ZK 5 [%]
8. Betriebsmittel und Diverses	x	0.00	x	x	1.50	100	0	0	0	0
8.1 Betriebsmittel & Einrichtungen	0	0.00	0	0	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8.2 Innerbetriebliche ICT	1	0.00	3	10	1.50	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total
		[TCHF]	[TCHF]	[TCHF]
Betriebsmittel und Diverses		0.00	1.50	1.50

Tabelle 9: Basisangaben Betriebsmittel und Diverses

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.9.2 Begründung Zustandsklasse 5

Keine Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 5.

3.9.3 Anlagen mit überschrittener Nutzungsdauer

Keine Anlage hat die Nutzungsdauer überschritten.

3.9.4 Zustandsentwicklung

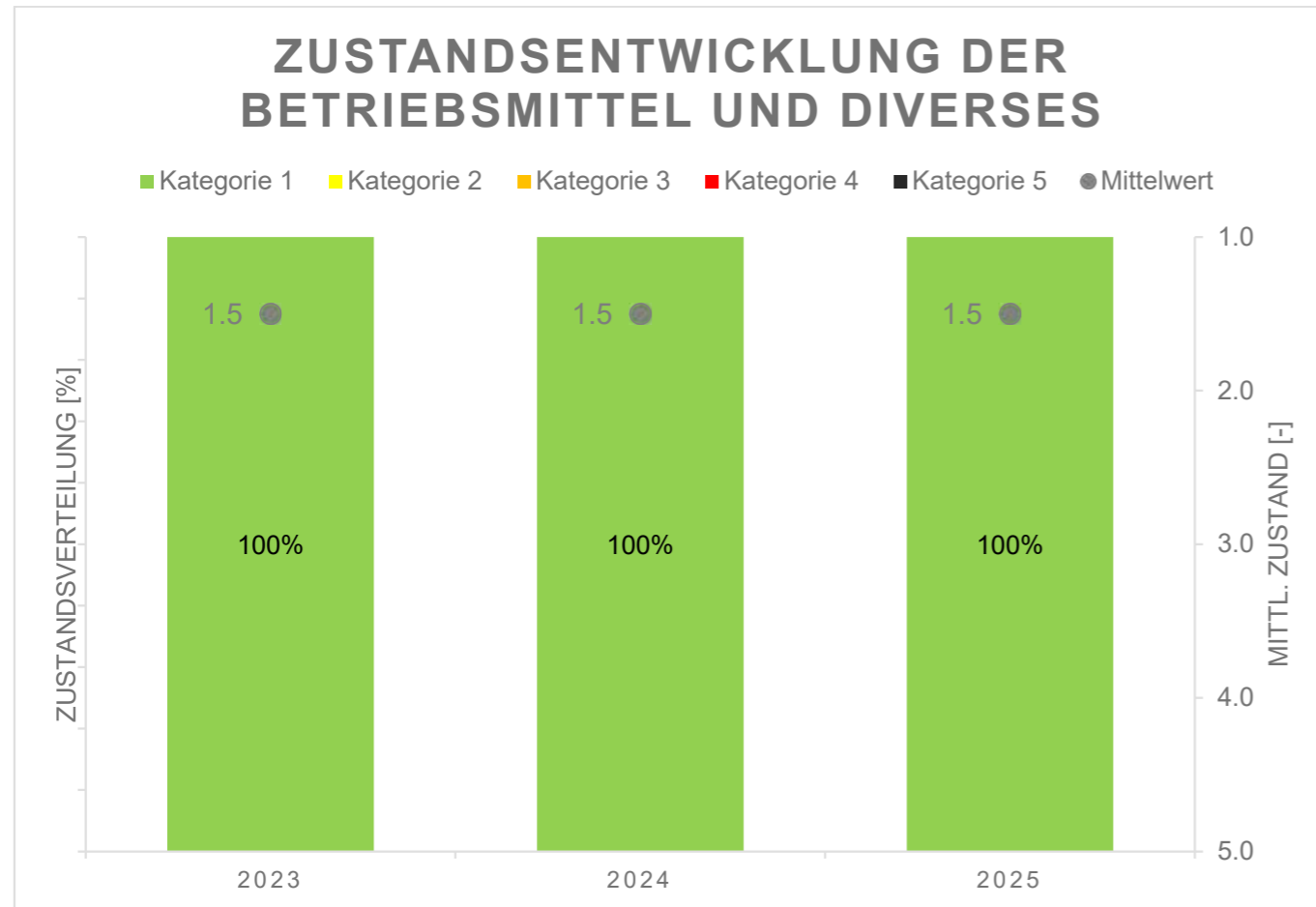


Abbildung 9: Zustandsverteilung Anlagegattung Betriebsmittel und Diverses von 2023-2025

3 Übersicht nach Anlagengattung

3.9.5 Rückblick auf 2025

Strategisch

- Strategie für den Umgang mit den Betriebsmitteln wurde festgelegt

Operativ

- Einführung Betriebsmittelmanagement Tool Timly
- Betriebsmittelmanagementkonzept wurde erstellt

3.9.6 Ausblick auf 2026

Strategisch

- Überprüfen der für den Netzzustandsbericht relevanten Betriebsmittel (Umfang)

Operativ

- Betriebsmittelreglement mit «Zustandsbewertung» ergänzen

4 Erhaltungsmassnahmen

4 Erhaltungsmassnahmen

4.1 Gebäude und Grundstücke

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Die Gebäude werden alle fünf Jahre grundlegend inspiziert. Erkannte Mängel werden nach Beurteilung dokumentiert und wenn nötig behoben. Einzelne Teile werden strenger kontrolliert (z.B. Dächer), um Schäden aus Defekten abzuwenden.
- Instandhaltungsarbeiten gemäss Instandhaltungskonzept

4.2 Fahrbahn

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Die Strecke wird mindestens dreimal pro Jahr durch den Streckenwärter begutachtet. Mängel werden dokumentiert.
- Jährlich werden Unterhaltsstopfungen durchgeführt (örtlich nach Bedarf)
- Jährlich werden Schienen und Weichen geschliffen oder gehobelt (örtlich nach Bedarf)
- Regelmässige Reinigung der Rillenschienenanlagen
- Die Weichen werden bedarfsgerecht geschmiert
- Weichen nach Bedarf mit neuen HZV ausgerüstet und Herzstücke ersetzt oder aufgetragen
- Ultraschallprüfungen werden durchgeführt
- Reparatur und Ersatz von Kabelkanalanlagen
- Reinigung der Entwässerungsanlagen
- Pflege der Bahnböschungen
- In asphaltierten Bereichen erfolgt die Reparatur und der Ersatz des Strassenbelags durch den Kanton AG und ZH

4.3 Bahnstromanlagen

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Vorsorgliches Imprägnieren der Fahrleitung gegen das Vereisen
- Optische Kontrolle der Fahrdrähtlage
- Fahrdrabtärken werden jährlich punktuell geprüft. Abgefahrener Fahrdraht wird ersetzt.
- Fahrleitungsfundamente mit Abplatzungen werden repariert
- Bei extremen Aussentemperaturen wird die Funktionalität der Abfangungen optisch geprüft
- Fahrleitungsmaste mit Abplatzungen werden fachgerecht ausgebessert

4 Erhaltungsmassnahmen

4.4 Sicherungsanlagen

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Defekte Komponenten werden ersetzt oder durch den Lieferanten repariert
- Instandhaltung und Prüfung der Weichenantriebe
- Ersatz der Batterien für Notstromanlagen
- Ersatz von speicherprogrammierten Steuerungen aufgrund fehlender Ersatzteil-Verfügbarkeit
- Aktive Kühlung der Gleichrichterräume
- Reinigung der Gleichrichterräume

4.5 Niederspannungs- und Telekomanlagen

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Videoserver müssen ca. alle fünf bis sechs Jahre ersetzt werden, Kameras alle zehn Jahre. Der Ersatz der Server und der Software erfolgte 2021. Es besteht für die ganze AVA ein zentrales System.
- Defekte Apparate werden ersetzt oder repariert

4.6 Publikumsanlagen

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Die Perronbereiche werden an 365 Tagen im Jahr gereinigt
- Vandalismusschäden werden umgehend beseitigt und konsequent angezeigt
- Die Perrondächer und deren Abläufe werden jährlich kontrolliert und gespült
- Alle anderen Elemente werden nach Bedarf repariert oder ersetzt
- Die Holzbänke an den Haltestellen werden alle drei Jahre abgeschliffen und neu lackiert

4.7 Betriebsmittel und Diverses

Folgende Erhaltungsmassnahmen werden angewendet:

- Wo nötig wird ein regelmässiger Service durchgeführt
- Reparatur bzw. Ersatz von Teilen bei Bedarf

5 **Abbildungsverzeichnis**

6 **Tabellenverzeichnis**

5 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Anlagemanagementsystem AVA	5
Abbildung 2: Zustandsentwicklung aller Infrastrukturanlagen der LTB	7/8
Abbildung 3: Zustandsverteilung Anlagegattung Gebäude und Grundstücke von 2023–2025	9
Abbildung 4: Zustandsverteilung Anlagegattung Fahrbahn von 2023–2025	12
Abbildung 5: Zustandsverteilung Anlagegattung Bahnstromanlagen von 2023–2025	16
Abbildung 6: Zustandsverteilung Anlagegattung Sicherungsanlagen von 2023–2025	19
Abbildung 7: Zustandsverteilung Anlagegattung Niederspannungs-/Telekomanlagen 2023–2025	22
Abbildung 8: Zustandsverteilung Anlagegattung Publikumsanlagen von 2023–2025	25
Abbildung 9: Zustandsverteilung Anlagegattung Betriebsmittel und Diverses von 2023–2025	32

6 **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Zustandsklassen gemäss RTE 29900	4
Tabelle 2: Wiederbeschaffungswerte je Anlagegattung	7
Tabelle 3: Basisangaben Gebäude und Grundstücke	11
Tabelle 4: Basisangaben Fahrbahn	15
Tabelle 5: Basisangaben Bahnstromanlagen	18
Tabelle 6: Basisangaben Sicherungsanlagen	21
Tabelle 7: Basisangaben Niederspannungs- und Telekomanlagen	24
Tabelle 8: Basisangaben Publikumsanlagen	27
Tabelle 9: Basisangaben Betriebsmittel und Diverses	31

7 **Abkürzungsverzeichnis**

7 **Abkürzungen**

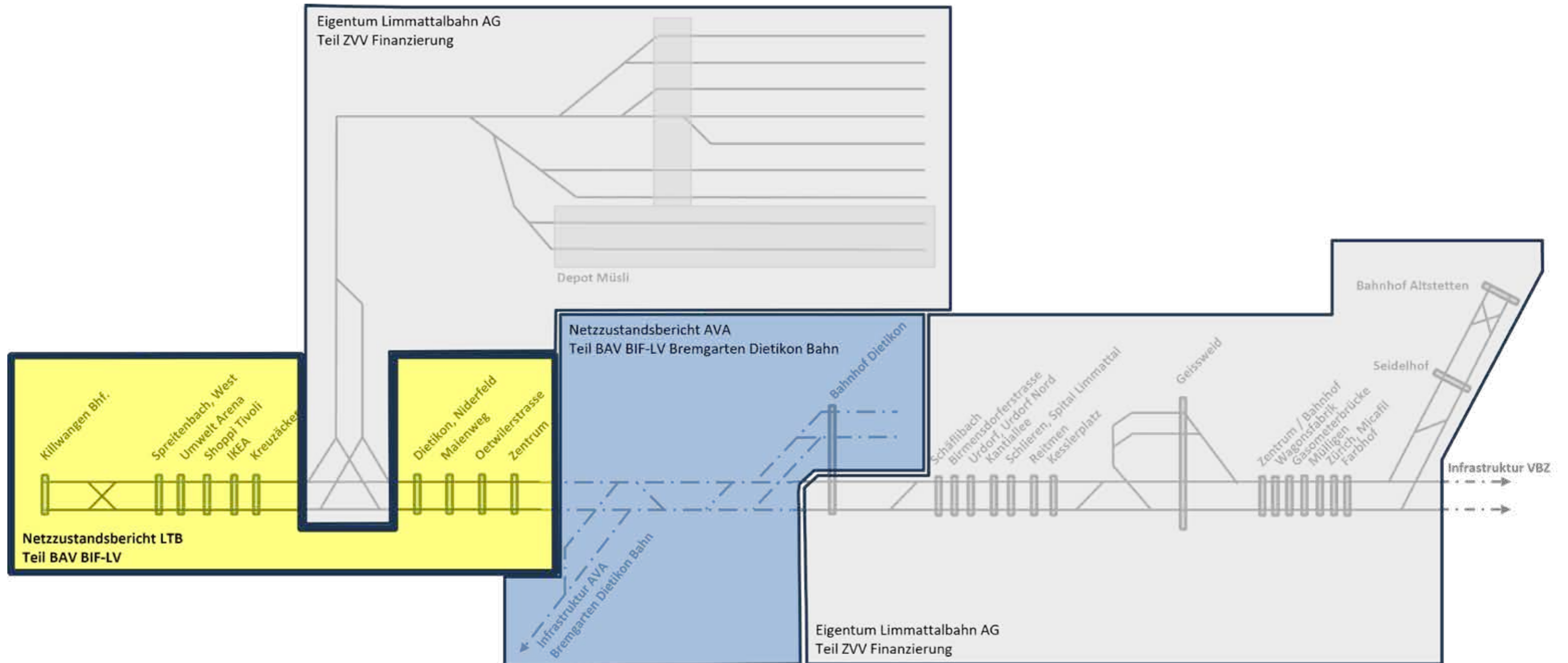
AG	Aargau
AVA	Aargau Verkehr
ER	Erfolgsrechnung
HZV	Halbe Zungenvorrichtung
ICT	Informations- und Kommunikationstechnologie
IR	Investitionsrechnung
LV	Leistungsvereinbarung
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
R-RTE	Verbindliche Regelung innerhalb des gesamten Regelwerk Technik Eisenbahn
WBW	Wiederbeschaffungswert
Z	Zustand
ZH	Zürich
ZK	Zustandsklasse

8 Anhang

8 Anhang

8 Anhang

8.1 Finanzierungsübersicht Limmattalbahn AG





Impressum

Herausgeberin

Aargau Verkehr AG (AVA)
Geschäftsbereich Infrastruktur
Hintere Bahnhofstrasse 48
5000 Aarau

Gesamtkoordination

Christine Seitz
William Berckemeyer

Gebäude und Grundstücke

Roger Stieber
Michelle Badertscher

Fahrbahn

Benedikt Hunn

Bahnstromanlagen

Matthias von Arx

Sicherungsanlagen

Benedikt Hunn

Niederspannungs- und Telekomanlagen

Matthias von Arx

Publikumsanlagen

Roger Stieber

Betriebsmittel und Diverses

Roger Stieber

Datenaufbereitung

Christine Seitz
Carmen Nascimento (Finanzdaten)

Redaktion und Layout

Sandra Germann

Fotos

Aargau Verkehr

Aktualisierung

Veränderungen jährlich

Verteiler

Extern: BAV

Intern: Verwaltungsrat, Geschäftsleitung,
Geschäftsbereiche, Führungsteam Infrastruktur,
Verantwortliche für Anlagengattungen