

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 5. Oktober 2016

961. Limmattalbahn (Kreditfreigabe für die 1. Etappe, und Planungsmittel für die 2. Etappe)

1. Ausgangslage

Am 22. November 2015 haben die Zürcher Stimmberechtigten einen Staatsbeitrag von höchstens 128,3 Mio. Franken für die erste Etappe der Limmattalbahn (Zürich Altstetten – Schlieren Geissweid), einen Staatsbeitrag von höchstens 382 Mio. Franken für die zweite Etappe der Limmattalbahn (Schlieren Geissweid – Killwangen-Spreitenbach) und einen Rahmenkredit von höchstens 136,3 Mio. Franken für ergänzende Massnahmen am Strassennetz bewilligt (Vorlage 5111). Der Beschluss wurde am 11. Mai 2016 rechtskräftig. Die 13,4km lange Neubaustrecke verbindet die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Sie soll einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Weiterentwicklung des Limmattals leisten.

Das kantonsübergreifende Vorhaben wird von den Kantonen Aargau und Zürich bestellt und ausgeführt. Die Limmattalbahn AG (LTB AG) leitet die Planungen gemäss den Leistungsaufträgen der Kantone Aargau und Zürich. Der erste Auftrag stützte sich auf RRB Nr. 412/2010, der im Zusammenhang mit der Gründung der Limmattalbahn AG am 24. März 2010 gefasst wurde. Der Auftrag umfasste die Vorprojektierung einschliesslich der Einreichung des Infrastrukturkonzessionsgesuchs. Der Bundesrat hat der LTB AG am 9. Oktober 2013 die Infrastrukturkonzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erteilt. Die Mittel für diese Phase von 6,9 Mio. Franken hat der Verkehrsrat bewilligt.

Der zweite Auftrag vom 3. Januar 2012 umfasste die Erstellung von Auflage- und Bauprojekt sowie die weiteren Arbeiten zur Erreichung der Plan genehmigung und zur Vorbereitung der Bauausführung im Zeitraum 2012 bis Mitte 2016. Die dafür notwendigen Mittel von 19,44 Mio. Franken bewilligte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 773/2011.

Die Bestellerkantone Aargau und Zürich haben im Rahmen der Erarbeitung der Kreditvorlage für das Gesamtprojekt die bauliche Etappierung des Vorhabens festgelegt. Die erste Etappe umfasst die Neubaustrecke vom Bahnhof Altstetten nach Schlieren Geissweid, die zweite Etappe den anschliessenden Streckenabschnitt bis Killwangen-Spreitenbach. Der Kantonsrat bestätigte mit Beschluss vom 15. Februar 2016 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von

Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr den Auftrag zur Umsetzung der ersten Etappe mit dem Ziel der Betriebsaufnahme Ende 2019 (Vorlage 5213a). Ab diesem Zeitpunkt soll die Tramlinie 2 über den Farbhof hinaus bis nach Schlieren Geissweid verlängert werden. Der Betrieb der Limmattalbahn über die gesamte Strecke soll Ende 2022 aufgenommen werden.

Der Regierungsrat ermächtigte die Volkswirtschaftsdirektion mit Beschluss Nr. 576/2012 zu den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation, dem Bund die Programme des Kantons Zürich einzureichen und die in diesem Zusammenhang folgenden Vereinbarungen (Trägerschaftsvereinbarungen, Leistungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen) zum gegebenen Zeitpunkt abzuschliessen.

Gemäss Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr wird sich der Bund an den Investitionen für den Bau der ersten Etappe der Limmattalbahn mit einem Beitragssatz von 35% beteiligen (BBl 2014, 7853). In der Botschaft zu diesem Beschluss stellte der Bund zudem eine Mitfinanzierung der zweiten Bauetappe der Limmattalbahn im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation in Aussicht. Über die Freigabe der entsprechenden Mittel und damit über seinen Beitragssatz für die zweite Etappe der Limmattalbahn wird der Bund voraussichtlich 2018 entscheiden. Aus heutiger Sicht kann ab 2019 mit ersten Bundesbeiträgen für die zweite Etappe gerechnet werden.

Der Bund setzt für seine finanzielle Beteiligung neben dem Bundesbeschluss eine rechtskräftige Baubewilligung für die Limmattalbahn voraus. Die LTB AG hat diese gemäss der ursprünglichen Planung bis Ende 2015 angestrebt. Aus heutiger Sicht wird sich die Baubewilligung wegen umfangreicher Einigungsverhandlungen mit Einsprechenden bis mindestens ins vierte Quartal 2016 verzögern. Beschwerdeverfahren könnten zudem den Eintritt der Rechtskraft verzögern.

Damit der Zeitplan für die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Limmattalbahn Ende 2019 trotz des verzögerten Plangenehmigungsverfahrens eingehalten werden kann, benötigt die LTB AG weitere Planungsmittel aus den genehmigten Krediten. Damit soll sichergestellt werden, dass der ab dem vierten Quartal 2017 geplante Bau der ersten Etappe plangemäss vorbereitet werden kann. Die kantonalen Mittel können direkt als Teil des vorliegend freizugebenden Realisierungskredits für die erste Etappe bewilligt werden. Gleichzeitig sollen mit dem vorliegenden Beschluss weitere Planungsmittel zur Bauvorbereitung der ab 2019 vorgesehenen zweiten Etappe freigegeben werden.

2. Kreditumfang

Kreditfreigabe für die erste Etappe (2016/2017)

Mit Schreiben vom 18. August 2016 an den ZVV hat die LTB AG dem Kanton Zürich für weitere Planungsarbeiten zur Sicherstellung des Baubeginns der ersten Etappe im vierten Quartal 2017 zusätzliche Mittel von Fr. 8 948 000 beantragt. Sie umfassen folgende Leistungen:

Position Ausführungsplanung erste Etappe	in Franken
Ausführungsplanung Baulose 1–3 (Anteil bis Baubeginn)	1 770 000
Planungsleistungen Totalunternehmer (Anteil bis Baubeginn) (Energieversorgung, Gleisoberbau, Fahrleitung)	2 275 000
Begleitmandate	1 945 000
Baugrunduntersuchungen	185 000
Diverses und Nebenkosten	825 000
Eigenleistungen Limmattalbahn	400 000
Reserve	900 000
Total ohne nicht rückforderbare MWSt	8 300 000
Nicht rückforderbare MWSt	648 000
Total einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt	8 948 000

Die erste Etappe liegt vollständig im Kanton Zürich. Die beantragten Mittel müssen deshalb bis zum Eintritt des Bundes in die Projektfinanzierung vom Kanton Zürich allein aufgebracht werden. Sie decken die Aufwendungen für den rund einjährigen Zeitraum bis zum geplanten Baubeginn im vierten Quartal 2017 ab. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund für den Bau der ersten Etappe noch nicht vorliegen, würden die Planungsarbeiten bis zum Vorliegen dieser Finanzierungsvereinbarung unterbrochen.

Planungen für die zweite Etappe (2017–2019)

Die LTB AG beantragt zudem bei den Kantonen Aargau und Zürich Fr. 30 090 000 für die weiteren Planungen der zweiten Etappe. Diese Planungen sollen ab Mitte 2017 auf der Grundlage des genehmigten Bauprojekts fortgesetzt werden. Ziel ist die Bauausschreibung im Verlauf des Jahres 2018. Im Hinblick auf den geplanten Baubeginn Mitte 2019 soll die Ausführungsplanung ab Mitte 2018 beginnen. Es werden keine Bauleistungen finanziert. Die Mittel sollen wie folgt verwendet werden:

Position (in Franken) Planungen zweite Etappe Geplanter Zeitraum	Vorbereitung Bauausführung	Ausführungs- planung	Total
	Mai 2017 – Juni 2018	Juli 2018 – Sept. 2019	
Ingenieurhonorare	6 310 000	7 150 000	13 460 000
Planungsleistungen TU	65 000	5 965 000	6 030 000
Begleitmandate	1 545 000	1 770 000	3 315 000
Baugrunduntersuchungen	330 000	300 000	630 000
Vorzeitiger Landerwerb	1 000 000	–	1 000 000
Diverses und Nebenkosten	380 000	465 000	845 000
Eigenleistungen Limmattalbahn	570 000	480 000	1 050 000
Reserve	600 000	970 000	1 570 000
Total ohne nicht rückforderbare MWSt	10 800 000	17 100 000	27 900 000
Nicht rückforderbare MWSt	841 200	1 348 800	2 190 000
Total einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt	11 641 200	18 448 800	30 090 000

Die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau erfolgt gemäss den nachfolgenden Grundsätzen. Die Kantone Zürich und Aargau haben sich die bisherigen Planungskosten gestützt auf die bestehende Zusammenarbeitsvereinbarung im Verhältnis von 75% zu 25% geteilt. Dieser Grundsatz gilt weiterhin für alle Planungsarbeiten bis und mit Vorbereitung der Bauausführung. Diese Phase soll etwa im Juni 2018 abgeschlossen werden. Ab der im Juli 2018 geplanten Ausführungsplanung werden alle Aufwendungen nach Möglichkeit entsprechend dem Territorialprinzip dem jeweiligen Baulos bzw. dem Bestellerkanton zugeschrieben. Die übergeordneten Aufwendungen der zweiten Etappe, zu denen die Ausführungsplanung gehört, werden entsprechend dem Verhältnis der Streckenlängen der zweiten Etappe zu 66,7% dem Kanton Zürich und 33,3% dem Kanton Aargau zugeschrieben. Die Planungskosten für das Depot werden abweichend von diesem Kostenteiler entsprechend dem vereinbarten Gesamtkostenteiler zu 75% vom Kanton Zürich und zu 25% vom Kanton Aargau getragen.

Position (in Franken)	Kostenanteil	Aufwand	Aufwand
	Kanton Zürich	Total	Kanton Zürich
Vorbereitung Bauausführung	75,0%	10 800 000	8 100 000
Ausführungsplanung territorial	gemäss Baulosen	13 785 000	9 345 000
Ausführungsplanung übergeordnet	66,7%	2 775 000	1 851 000
Planungen Depot	75,0%	540 000	405 000
Total ohne nicht rückforderbare MWSt		27 900 000	19 701 000
Nicht rückforderbare MWSt		2 190 000	1 546 200
Total einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt		30 090 000	21 247 200

Der Anteil des Kantons Zürich für die Planungen der zweiten Etappe (ohne Bundesbeiträge) beträgt unter diesen Voraussetzungen gesamthaft Fr. 21 247 200. Der Kanton Aargau finanziert den restlichen Anteil von Fr. 8 842 800. Da er seinen Anteil ebenfalls noch beschliessen muss, steht der Beschluss zum vorliegenden Staatsbeitrag unter diesem Vorbehalt.

3. Finanzierung

Unter Einschluss des vom Verkehrsrat bewilligten Projektierungskredits von Fr. 6 900 000 bewilligte der Kanton Zürich bisher Mittel von höchstens Fr. 26 340 000 für die Planungen ab der Phase Vorprojekt (vgl. dazu RRB Nr. 773/2011). Diese Mittel können dem mit Vorlage 5111 genehmigten Investitionskredit zugeschlagen werden. Sie werden im Rahmen der Schlussabrechnung berücksichtigt. Der Bund wird sich nach Abschluss der beiden Finanzierungsvereinbarungen für die erste und zweite Etappe entsprechend den Regeln für die Finanzierung der Agglomerationsprojekte an den Planungskosten ab dem Vorprojekt mit den festgelegten Beitragssätzen beteiligen. Unter Einschluss der bisher bewilligten Kredite von Fr. 26 340 000 erhöhen sich die gesamten vom Kanton Zürich bewilligten Planungsmittel auf Fr. 56 535 200.

Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2017–2020 sind in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, die erforderlichen Mittel für die vorliegenden Planungen und einen Teil des Baus der ersten Etappe unter der Annahme der in Aussicht gestellten Mitfinanzierung des Bundes eingestellt. Für 2017 sind 13,2 Mio. Franken, 2018 42,6 Mio. Franken, 2019 71,8 Mio. Franken und 2020 88,6 Mio. Franken vorgesehen.

Die von den Zürcher Stimmberechtigten bewilligten Staatsbeiträge für die Limmattalbahn sind gemäss dem Gesetz über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG; LS 611) als Objektkredite zu betrachten. Diese sind gemäss § 43 CRG einzeln vom Regierungsrat freizugeben. In der Vorlage 5111 wird ein Beitragssatz des Bundes von 35% angenommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich diese finanzielle Rahmenbedingung so bestätigen wird und die Finanzierungsvereinbarung für die erste Etappe dementsprechend ausgestaltet werden kann. Unter diesen Umständen ist es angezeigt, dass der Regierungsrat nicht nur die Planungsmittel für die erste Etappe, sondern den gesamten Objektkredit für die erste Etappe im Umfang von 128,3 Mio. Franken freigibt. Damit kann die Volkswirtschaftsdirektion nach Vorliegen der rechtskräftigen Baubewilligung die Vereinbarung für die erste Etappe mit dem Bund und der LTB AG verzugslos vorbereiten und unterzeichnen.

Die finanziellen Rahmenbedingungen für die zweite Etappe sind noch nicht gefestigt, da der Bund voraussichtlich erst 2018 über die Agglomerationsprogramme der 3. Generation beschliessen wird. Deshalb beschränkt sich der vorliegende Beschluss auf die Bewilligung von Planungsmitteln zur Bauvorbereitung der ab 2019 geplanten zweiten Etappe. Die Mittelfreigabe zur Bauausführung der zweiten Etappe soll dem Regierungsrat 2019 beantragt werden.

4. Organisation und weitere Projektierungsschritte

Die LTB AG soll mit zwei getrennten Leistungsaufträgen zur Durchführung der weiteren Planungsarbeiten für die erste und zweite Etappe der Limmattalbahn verpflichtet werden.

Wie bei den früheren Leistungsaufträgen soll der ZVV mit der Überwachung der Umsetzung der vertraglichen Leistungen beauftragt werden. Die LTB AG kann beim Kanton Zürich die Mittel entsprechend dem Planungsfortschritt abrufen. Der Kanton Zürich wahrt seine Interessen als Besteller durch Einsitz im Verwaltungsrat der LTB AG und entsprechend seinen in den jeweiligen Leistungsaufträgen festgehaltenen Mitwirkungsrechten. Mit dem bei Baubeginn vorgesehenen Eintritt des Bundes in die Finanzierung wird die Projektorganisation überprüft und gegebenenfalls ergänzt.

Die LTB AG wird im Rahmen der neuen Leistungsaufträge mit der Fortsetzung des bestehenden Controllings für die Limmattalbahn beauftragt. Sie hat die Besteller halbjährlich über den Stand der Planungskosten sowie bei sich abzeichnenden Terminverzögerungen zu informieren. Projektfortschritt, Kostenstand und erreichte Ziele werden in den periodischen Standberichten zuhanden des Verwaltungsrates der LTB AG festgehalten. Da das Grossprojekt für alle Beteiligten eine grosse politische Bedeutung hat und die Vorlage zudem von der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion umgesetzt werden soll, ist die Volkswirtschaftsdirektion mit der Schaffung einer kantons- und direktionsübergreifenden Projektaufsicht und mit der jährlichen Berichterstattung an den Regierungsrat über den Projektfortschritt und die Kostensituation zu beauftragen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der mit Beschluss des Kantonsrates vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) zugesicherte Staatsbeitrag von höchstens Fr. 128 300 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) für die Beteiligung des Kantons am Bau der ersten Etappe der Limmattalbahn zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, wird freigegeben.

II. Aus dem mit Beschluss des Kantonsrates vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) zugesicherten Staatsbeitrag von höchstens Fr. 382 000 000 für die Beteiligung des Kantons am Bau der zweiten Etappe der Limmattalbahn werden höchstens Fr. 21 247 200 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, für weitere Planungen dieser Etappe freigegeben.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, den Leistungsauftrag für die weiteren Planungen der Limmattalbahn für die erste Etappe mit Kosten von Fr. 8 948 000 zwischen dem Kanton Zürich und der Limmattalbahn AG auszuarbeiten und zu unterzeichnen.

IV. Die Volkswirtschaftsdirektion wird unter dem Vorbehalt der gesicherten Mitfinanzierung des Kantons Aargau ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau sowie der Limmattalbahn AG für die weiteren Planungen der Limmattalbahn für die zweite Etappe mit Kosten von Fr. 21 247 200 auszuarbeiten und zu unterzeichnen.

V. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, eine kantons- und direktionsübergreifenden Projektaufsicht zu schaffen und dem Regierungsrat jährlich Bericht über den Projektfortschritt und die aufgelaufenen Kosten zu erstatten.

VI. Mitteilung an die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi