

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 15. Juni 2011

### **773. Limmattalbahn AG (Staatsbeitrag für Auflage-/Bauprojekt, Plangenehmigungsverfahren und Vorbereitung der Bauausführung)**

#### **1. Ausgangslage**

Das Limmattal entwickelt sich im innerkantonalen Vergleich schneller und stärker als andere Regionen. Prognosen gehen auch für die nächste Zukunft von wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen aus. Das bestehende Strassennetz ist bereits stark ausgelastet und in den Hauptverkehrszeiten gar überlastet. Schon in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 362/2007 betreffend Realisierung der Limmattalbahn führte der Regierungsrat unter anderem aus, dass im Limmattal ein entsprechender Ausbau des öffentlichen Verkehrs unabdingbar sei.

Der Kantonsrat beschliesst gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) zusammen mit dem Rahmenkredit auch über die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr. Mit Beschluss vom 23. Februar 2009 (Vorlage 4531a) und erneut vom 14. Februar 2011 (Vorlage 4718a) legte der Kantonsrat fest, dass die Planung der Limmattalbahn zwischen den Endpunkten Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach vorangetrieben und darauf aufbauend die entsprechenden Kreditbeschlüsse erwirkt werden sollen.

Das kantonsübergreifende Vorhaben wird von den Kantonen Aargau und Zürich bestellt und geführt. Am 31. Oktober 2008 setzten die beiden Kantone die Grundsätze der Zusammenarbeit in einer Vereinbarung fest. Die erste Planungsphase erfolgte unter der Leitung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). 2010 gründeten die Kantone Aargau und Zürich sodann die Limmattalbahn AG (LTB AG). Sie bezweckt die Projektierung und den Bau der Neubaustrecke sowie die Erlangung der Infrastrukturkonzession. Der Handelsregistereintrag erfolgte am 10. Mai 2010. Seither verlaufen die Planungsarbeiten für das Vorprojekt unter der Leitung der LTB AG. Die Limmattalbahn soll künftig über 13,5 km von Zürich Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach führen. Sie soll die Fahrgäste schnell von dem übergeordneten S-Bahn-Netz in die Wohn-, Arbeitsplatz- und Freizeitgebiete des Limmattals bringen. Damit leistet sie einen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes, schafft attraktivere öV-Verbindungen und gibt städtebauliche Impulse für die wachsende Agglomeration.

Gestützt auf die Zusammenarbeitsvereinbarung teilen sich der Kanton Zürich und der Kanton Aargau die Planungskosten im Verhältnis von 75% zu 25%. Dies entspricht der territorialen Verteilung der Neubaustrecke auf die beiden Kantone. Die bisherigen vom Kanton Zürich zu übernehmenden Planungsbeträge hat der Verkehrsrat am 3. Februar 2009 (Planungskredit 2009 über Fr. 335 000) und 24. September 2009 (Projektierungskredit für Vorprojekt über Fr. 6 900 000) bewilligt. Diese Mittel wurden der Erfolgsrechnung des ZVV belastet. Der Projektierungskredit soll dem ZVV nach Vorliegen des Baukreditbeschlusses des Kantonsrates vom Verkehrsfonds zurückerstattet werden.

Die Leitung und Vergütung der laufenden Planungsarbeiten sind im Leistungsauftrag für das Vorprojekt vom 10. Mai 2010 zwischen dem Kanton Zürich, dem Kanton Aargau und der Limmattalbahn AG geregelt.

Gemäss § 4 PVG gewährt der Staat Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Limmattalbahn erfüllt diese Voraussetzungen. Da mit diesem Beitrag ausschliesslich Planungs- und Projektierungskosten bestritten werden, gelten sie im Sinne von § 37 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611) als gebunden. Die Investitionen werden grundsätzlich über den Verkehrsfonds finanziert (§ 30 PVG).

## 2. Kreditumfang

Die LTB AG beantragt bei den Kantonen Aargau und Zürich für die ab Anfang 2012 bis Mitte 2016 vorgesehenen Arbeiten Mittel von Fr. 24 000 000. Der Kanton Zürich übernimmt davon gemäss dem vereinbarten Verteilschlüssel drei Viertel (Fr. 18 000 000). Die Gesamtkosten der Limmattalbahn werden auf 600–700 Mio. Franken voranschlagt. Die beantragten Planungskosten liegen im Vergleich zum Investitionsvolumen im ähnlichen Rahmen wie bei anderen bereits ausgeführten Tramprojekten im Kantonsgebiet. Der Antrag umfasst folgende Leistungen:

Phase	Kosten (Anteil Kanton Zürich) in Franken
Auflage- und Bauprojektierung	9 300 000
Plangenehmigungsverfahren einschliesslich Anteil für vorzeitigen Landerwerb	4 500 000
Vorbereitung der Ausschreibung	1 650 000
Eigenleistungen Limmattalbahn (2012–Mitte 2016)	2 550 000
Total ohne Mehrwertsteuer	18 000 000
Mehrwertsteuer (8,0%)	1 440 000
<b>Total (einschliesslich MWSt)</b>	<b>19 440 000</b>

Der Antrag enthält bereits offene Reserven von 10% für unvorhergesehene Leistungen und die Teuerung.

Unter Einschluss des vom Verkehrsamt bewilligten Projektierungskredits von Fr. 6 900 000 errechnet sich somit ein Gesamtkredit für Planungen von Fr. 26 340 000.

Im Kanton Aargau ist der Kreditgenehmigungsprozess ebenfalls im Gang. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat dem Grossen Rat am 23. März 2011 den entsprechenden Kantonsanteil beantragt. Eine vorgängig durchgeführte Vernehmlassung bei den Parteien erbrachte positive Ergebnisse. Der Entscheid des Grossen Rates ist im Sommer 2011 vorgesehen.

### **3. Organisation**

Vorgesehen ist, die LTB AG mit einem neuen Leistungsauftrag zur Durchführung der Projektierungsarbeiten ab 2012 bis Mitte 2016 zu verpflichten. Dieser Auftrag soll bis Ende 2011 zwischen den Kantonen Aargau und Zürich und der LTB AG ausgehandelt werden. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu ermächtigen, den Leistungsauftrag stellvertretend für den Kanton Zürich zu unterzeichnen. Der ZVV soll mit der Überwachung der Umsetzung der vertraglichen Leistungen beauftragt werden.

Vorgesehen ist, dass die LTB AG beim Kanton Zürich nach Abschluss der Vereinbarung die Mittel entsprechend dem Planungsfortschritt abrufen kann. Der LTB AG werden nur die tatsächlich ausgegebenen Mittel bis höchstens Fr. 18 000 000 entschädigt. Die genauen Zahlungsmodalitäten sind im Leistungsauftrag zu regeln.

Der Kanton Zürich wahrt seine Interessen als Besteller durch Einsatz im Verwaltungsrat der LTB AG und als Bestellervertreter im Rahmen der Projektorganisation.

Die LTB AG hat die Besteller periodisch über den Stand der Planungskosten sowie bei sich abzeichnenden Terminverzögerungen zu informieren. Projektfortschritt, Kostenstand und erreichte Ziele werden in den periodischen Standberichten zuhanden des Verwaltungsrats festgehalten.

### **4. Finanzierung und weitere Projektschritte**

Das Gesamtprojekt Limmattalbahn soll dem Bund Mitte 2012 von den Kantonen Zürich und Aargau als Teil des «Agglomerationsprogramms Limmattal» eingereicht werden. Zurzeit ist in der Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009 eine 1. Etappe Farbhof–Schlieren mit der Priorität B für das Agglomerations-

programm 2. Generation aufgeführt. Der voraussichtliche Beitragssatz beträgt 35%. Ziel ist es, neben dem bereits vorgemerkt Abschnitt auch die restlichen Streckenteile im Agglomerationsprogramm Limmattal einzureichen und die entsprechenden Bundesbeiträge zu sichern. Das Bundesparlament entscheidet darüber im Jahr 2014. Die Planungen für die Limmattalbahn sind jedoch bis zum Vorliegen einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund (frühestens 2015) von den beiden Kantonen Aargau und Zürich als Bruttokredit zu finanzieren.

Das Planungsprogramm sieht vor, Ende des Jahres 2013 beim Bund das Plangenehmigungsgesuch nach Eisenbahngesetz für die gesamte Strecke einzureichen. Über die bauliche Etappierung wird erst zu einem späteren Zeitpunkt, abgestimmt auf den künftigen Betreiber der Limmattalbahn, entschieden.

Das CRG sieht vor, dass Beiträge für Projektierungskosten aktiviert werden und als Investitionsbeiträge aus dem Verkehrsfonds finanziert werden können. Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2011–2014 sind in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, die vorliegend beantragten Mittel wie folgt eingestellt: 7,1 Mio. Franken für 2012, 3,2 Mio. Franken für 2013, 9,8 Mio. Franken für 2014. Darin eingeschlossen sind die zurzeit noch vom ZVV übernommenen Projektierungskosten für das Vorprojekt in der Höhe von Fr. 6 900 000, die 2014 nach Vorliegen des Baukredits für die Limmattalbahn dem Verkehrsfonds belastet werden sollen.

Da der Kantonsbeitrag an die Limmattalbahn AG als A-Fonds-perdu-Beitrag geleistet werden muss, kann die Mehrwertsteuer nicht zurückgefordert werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die weiteren Projektierungsarbeiten für die Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach ab Anfang 2012 bis Mitte 2016 wird eine zusätzliche Subvention als gebundene Ausgabe an die Limmattalbahn AG von Fr. 19 440 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, bewilligt. Die gesamte zur Verfügung stehende Ausgabensumme beträgt damit Fr. 26 340 000.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, einen entsprechenden Leistungsauftrag zwischen den Kantonen Aargau und Zürich sowie der Limmattalbahn AG für die Phasen Auflage- und Bauprojektierung, Plangenehmigungsverfahren sowie Vorbereitung der Bauausführung auszuarbeiten und zu unterzeichnen.

– 5 –

III. Der Zürcher Verkehrsverbund wird mit der Überwachung der Umsetzung der vereinbarten Leistungen gemäss Dispositiv II beauftragt.

IV. Mitteilung an die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:



**Husi**