

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 4. Juli 2012

715. Gesamtprojekt Durchmesserlinie (Berichterstattung für das Jahr 2011)

1. Ausgangslage

Die SBB erstellen gemeinsam mit dem Bund und dem Kanton Zürich das «Gesamtprojekt DML». Das Vorhaben umfasst eine neue Durchmesserlinie von Zürich Oerlikon durch den Weinbergtunnel zum Bahnhof Löwenstrasse und weiter nach Zürich Altstetten. In der ersten Phase erfolgten die Projektierungs- und Bauarbeiten auf der Grundlage des vom Regierungsrat am 19. März 2003 genehmigten Zusammenarbeitsvertrags zwischen dem Kanton Zürich und den SBB (RRB Nr. 375/2003). Der Regierungsrat beauftragte in diesem Beschluss die Volkswirtschaftsdirektion mit der jährlichen Berichterstattung über den Projektfortschritt, die Kostenentwicklung und der Antragsstellung für die anstehenden Kreditfreigaben. Er nahm letztmals am 5. Oktober 2011 mit Beschluss Nr. 1217/2011 von der Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis.

Die Bauarbeiten schreiten seit Baubeginn im September 2007 planmässig voran. Ziel ist die Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse im Juni 2014 und eineinhalb Jahre später die Anbindung nach Altstetten. Da die Finanzierung des Vorhabens seitens des Bundes zum Zeitpunkt des Baubeginns noch nicht vollständig gesichert werden konnte, wurde im September 2008 die trilaterale Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, den SBB und dem Kanton Zürich betreffend Finanzierung, Projektierung und Bau der Durchmesserlinie (DML) für das «Gesamtprojekt DML», einschliesslich des Ausbaus des Bahnhofs Oerlikon um die Gleise 7 und 8, mit einem Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) abgeschlossen. Im Finanzierungskonzept für die DML ist eine teilweise Vorfinanzierung des Bundesanteils durch den Kanton Zürich vorgesehen. Mit Beschluss Nr. 1170/2008 bewilligte der Regierungsrat den entsprechenden Zusatzkredit unter Mitteilung an den Kantonsrat. Seither stützen sich die gegenseitige Zusammenarbeit und das Projektcontrolling auf diese Vertragsgrundlagen. Bis Ende 2011 wurden zwei Drittel der Bausumme verbaut.

Am 4. Oktober 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit für die Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn (Vorlage 4675a). Diese in verschiedenen Etappen bis 2018 geplanten Infrastrukturausbauten bilden die regionale Ergänzung zur DML und werden zu-

sammen mit der neuen DML den für das gesamte Kantonsgebiet erwünschten Nutzen bringen. Die entsprechenden Planungen sind auf Kurs. Die ersten Projekte werden seit Frühjahr 2012 ausgeführt.

Die SBB haben Mitte 2011 ihre Organisation im Hinblick auf die fahrplanmässige Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse (Juni 2014) und der Fernverkehrsanbindung in Richtung Zürich Altstetten (Dezember 2015) ergänzt. Die zu diesem Zweck geschaffene Task Force für die Zürcher S-Bahn soll den Aufbau der Betriebs- und Erhaltungsorganisation für die DML mit dem Bahnhof Löwenstrasse sicherstellen und für die termingerechte Einführung der neuen Verkehrsangebote im S-Bahn- und Fernverkehr sorgen.

Die SBB orientieren die Besteller des «Gesamtprojekts DML» halbjährlich mittels Standberichten über den Projektfortschritt und den Kostenstand. Die vorliegende Berichterstattung stützt sich auf den vom Lenkungsausschuss am 26. April 2012 genehmigten Standbericht mit Stichtag 31. Dezember 2011. Sie hält zudem einzelne wichtige Gegebenheiten bis zum Zeitpunkt der vorliegenden Berichterstattung fest.

2. Finanzierung

2.1 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr

Das «Gesamtprojekt DML» wird entsprechend der trilateralen Vereinbarung zwischen dem Bund, den SBB und dem Kanton Zürich zu einem Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisstand April 2005) aus dem Infrastrukturfonds des Bundes finanziert. Mit Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 (BBl 2007, 8553) wurde ein erster Anteil von 400 Mio. Franken, zuzüglich Teuerung, für die DML freigegeben. Bis Ende 2011 wurden aus diesem Kredit 408,2 Mio. Franken einschliesslich eines Teuerungsanteils gesprochen.

Am 21. September 2010 haben die eidgenössischen Räte eine weitere Tranche aus dem Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds für die Jahre 2011–2014 freigegeben (BBl 2009, 6901). Diese zweite Kredittranche ermöglicht die Restfinanzierung der DML aus dem Infrastrukturfonds von 277 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) zuzüglich Teuerung. Die Finanzierungsmodalitäten sind in einer trilateralen Zusatzvereinbarung vom Dezember 2011 geregelt (RRB Nr. 1305/2011). Der Bund hat dementsprechend eine erste Zahlung von 57,1 Mio. Franken an die DML geleistet. Die weiteren Beitragszahlungen wird der Bund gemäss dem vereinbarten Zahlungsplan über das Bauende der DML hinaus bis 2018 entrichten.

2.2 Bundesfinanzierung des Fernverkehrsanteils

Dem Fernverkehr der SBB wird gemäss der trilateralen Vereinbarung zur DML ein Nutzen von einem Drittel aus dem Projekt zugerechnet. Der Bund beteiligt sich daher mit einem weiteren Drittel von 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) an den Gesamtkosten der DML. Die Finanzierung wird einerseits durch den FinöV-Fonds des Bundes und andererseits über die verschiedenen Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB sichergestellt.

Der Bund hat den Anteil aus dem FinöV-Fonds von 213 Mio. Franken am 1. September 2009 mit der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) zugesichert. Der Bundesrat hat diesen Beitrag an die DML in die am 29. Juni 2011 beschlossene erste Umsetzungsvereinbarung zur ZEB aufgenommen. Die Zahlungen an die SBB werden in den Jahren 2013–2016 erwartet.

Aus den bisherigen und der laufenden Leistungsvereinbarung 2011–2012 Bund/SBB wurde die DML bis Ende 2011 mit gesamthaft 205 Mio. Franken mitfinanziert, davon plangemäss mit 37 Mio. Franken im Jahr 2011. Weitere 37 Mio. Franken können gemäss dem Planwert der laufenden Leistungsvereinbarung 2011–2012 erwartet werden. Die SBB haben dem Kanton Zürich anlässlich der Aktualisierung der Finanzplanung für die DML mitgeteilt, dass sich dieser Betrag noch deutlich erhöhen könne. Dies wäre der Fall, wenn der Bund überschüssige Mittel aus der Leistungsvereinbarung 2011–2012 der DML zuweisen würde. Die Belastung des Kantons Zürich aus der Bevorschussung des Bundes würde sich 2012 und gegebenenfalls auch in den Folgejahren verringern.

Der Hauptanteil des verbleibenden künftigen Finanzbedarfs aus den Leistungsvereinbarungen soll über die noch zu beschliessende Leistungsvereinbarung 2013–2016 bereitgestellt werden. Gemäss der Botschaft des Bundesrates vom 2. März 2012 soll die DML aus der Leistungsvereinbarung 2013–2016 mit 236 Mio. Franken mitfinanziert werden (BBl 2012, 4015 S. 4089), welcher der Ständerat am 11. Juni 2012 als Erstrat zugestimmt hat.

2.3 Vorfinanzierung durch die Nachbarkantone

Die DML bringt den Nachbarkantonen und dem Kanton Glarus zusammen mit den Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn einen grossen Nutzen. Deshalb wurde mit diesen Kantonen eine Beteiligung von rund 37% an den Vorfinanzierungskosten vereinbart. Die Kantonsanteile wurden entsprechend der im Oktober 2011 letztmals unter den Beteiligten abgeglichenen Finanzplanung für die DML berechnet. Bis Ende 2011 haben die Kantone Aargau und Schwyz den SBB zinslose Darlehen von 34,9 Mio. Franken gewährt. Der Kanton Thurgau vergütete dem Kanton Zürich einen Zinskostenanteil von

1,03 Mio. Franken. Bis zum Zeitpunkt der vorliegenden Berichterstattung haben auch die Kantone St. Gallen, Glarus und Zug ihre Beiträge geleistet, jener des Kantons Schaffhausen wird nächstens erwartet. Da der Bund aufgrund seiner finanziellen Möglichkeiten dem Projekt DML zurzeit mehr Mittel als geplant zur Verfügung stellen kann, werden die Vorfinanzierungskosten voraussichtlich deutlich tiefer ausfallen als geplant. Sollte sich dies bestätigen, wird dies bei den Nachbarkantonen, die Zinsbeiträge geleistet haben, zu Rückerstattungen führen. Bei denjenigen mit Darlehensbeteiligungen wird sich die Laufzeit verkürzen.

3. Tätigkeitsbericht für 2011

3.1 Ausführung Hauptprojekt

Die SBB haben die Planungs- und Bauarbeiten in allen Abschnitten planmässig auf die Termine der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse Mitte 2014 und des Gesamtprojekts Ende 2015 weitergeführt. Die Inbetriebnahme des für den Umbau des Bahnhofs Oerlikons wichtigen elektronischen Stellwerks erfolgte ohne Behinderungen für den Bahnbetrieb am 20. Juni 2011. Die ersten Ausbauarbeiten am zukünftigen Bahnhof Löwenstrasse werden nach Abschluss der Rohbauarbeiten Mitte 2012 erfolgen.

Der Durchstich für den Flucht- und Rettungsstollen des Weinbergtunnels erfolgte am 25. Juli 2011. Am 21. November 2011 wurde das erste Brückenfeld der Letzigrabenbrücke zwischen Hauptbahnhof und Zürich Altstetten betoniert. Am 3. April 2012 fand der Spatenstich für die Aufnahme der Bauarbeiten zum Ausbau des Bahnhofs Oerlikon statt.

3.2 Baubeginn am Bahnhof Oerlikon (Abschnitt 4, Gleise 7 und 8)

Das BAV erteilte den SBB am 27. Mai 2011 die Ausnahmegewilligung im Zusammenhang mit den veränderten Gleisachsen im Bahnhof Oerlikon. Die ersten Bauvorbereitungsarbeiten auf der Nordseite des Bahnhofs wurden bis im Frühjahr 2012 ausgeführt. Seit Anfang April 2012 sind die Hauptarbeiten im Gange.

3.3 Kommunikation

Die SBB informierten die Öffentlichkeit wie in den vorhergehenden Jahren über verschiedene Kommunikationskanäle vor Ort sowie über den laufend aktualisierten Internetauftritt der DML. Die Baustellenführungen und der Informationsraum am Hauptbahnhof genossen eine grosse Beachtung. Am 11. Oktober 2011 wurden die Medien anlässlich einer Begehung des Weinbergtunnels über den erreichten Projektstand

informiert. Am 25. Januar 2012 besuchten die Direktoren des BAV, des UVEK und der Eidgenössischen Finanzverwaltung die verschiedenen Baustellen und anerkannten den guten Projektstand.

3.4 Projektcontrolling

Das BAV hat die SBB und den Kanton Zürich wegen veränderter eigener Controllingvorgaben beauftragt, die geltenden Weisungen (Stand 8. Mai 2009) zu überarbeiten. Diese Arbeiten wurden in der für die DML bestimmten Controllinggruppe vorgenommen. Dabei wurden die bisher vereinbarten Grundsätze der Zusammenarbeit und die kantonalen Mitwirkungsrechte nicht geschmälert. Die neue Weisung ist seit 30. November 2011 in Kraft.

Der Lenkungsausschuss Bahninfrastruktur wurde an halbjährlichen Sitzungen über den Projekt- und Kostenstand informiert. Er genehmigte die halbjährlichen Standberichte und nahm gleichzeitig den Projekt- und Kostenstand zur Kenntnis. Der Vollzugausschuss nahm den Projektstand letztmals am 22. Dezember 2011 zur Kenntnis. Er wurde zu diesem Zeitpunkt neben der ordentlichen Berichterstattung über die organisatorischen Massnahmen zur Sicherstellung der Inbetriebnahme der DML zusammen mit den Angebotsausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn orientiert.

3.5 Aussergewöhnliche Ereignisse

Im September 2011 wurden die Bauarbeiten im Bahnhof Löwenstrasse an einzelnen Tagen eingestellt, weil sich die federführende Gewerkschaft über unzumutbare Auswirkungen der über der Baustelle verkehrenden Züge mit offenen WC-Anlagen beklagte. Die SBB haben entsprechende Verbesserungsmassnahmen getroffen.

4. Termine

4.1 Bauprogramm Gesamtprojekt

Die Bauarbeiten sind planmässig auf Kurs. Die Inbetriebnahme des Weinbergtunnels und des Bahnhofs Löwenstrasse soll am 8. Juni 2014 erfolgen. Der Anschluss in Richtung Altstetten soll Ende 2015 in Betrieb genommen werden.

4.2 Plangenehmigungsverfahren für die Gleise 7 und 8 in Oerlikon

Die Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon wurden im geplanten Terminrahmen aufgenommen. Zusätzlich zum Gleisusbau werden verschiedene Ausbauten an den Publikumsanlagen zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs an die Stadt und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen ausgeführt. In diesem Zusammenhang erteilte das BAV den SBB am 3. Februar 2012 die Plangenehmigung für die

städtische «Quartierverbindung Oerlikon» und die Ausweitung der bestehenden zentralen Personenunterführung (PU Mitte). Die SBB werden zudem im Auftrag der Stadt Zürich grosse Teile der «Quartieranbindung Ost» im Rahmen des DML-Projekts erstellen. Die für diesen Teil vorgesehene Planänderung wurde dem BAV am 16. Mai 2012 beantragt. Die Ausbauten für diesen Projektteil sollen nach vorliegender Plangenehmigung ab Mitte 2013 bis Ende 2015 mit Einbezug der baulichen Synergien aus dem übrigen Bahnhofausbau erfolgen.

5. Kosten

5.1 Endkostenprognose

Im Rahmen der trilateralen Vereinbarung bewilligten Bund, SBB und Kanton Zürich für das Gesamtprojekt DML einen Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis 2005). Die SBB rechnen mit Stichtag 31. Dezember 2011 mit mutmasslichen Endkosten von 2016,6 Mio. Franken (Preisbasis April 2005). Diese Hochrechnung berücksichtigt bereits einen Risikoanteil für die noch folgenden Bauarbeiten. Von der Reserve von 109,5 Mio. Franken sind derzeit 95,1 Mio. Franken oder 87% beansprucht. Der Lenkungsausschuss hat am 23. September 2009 beschlossen, diese Reserven erst freizugeben, wenn dies für die noch folgenden Arbeitsvergaben nötig wird. Die SBB sind weiterhin gehalten, im Rahmen des Projektfortschritts und der Bauausführung Einsparpotenziale zu nutzen. Da zum Zeitpunkt der Berichterstattung bereits über 80% der Bauaufträge vergeben worden waren, haben sich die Kostenrisiken wegen allfälliger Vergabemisserfolge stark vermindert.

5.2 Kostenstand und Finanzplanung

Für das Gesamtprojekt DML sind mit Stichtag vom 31. Dezember 2011 folgende Kosten aufgelaufen (Kostenstand gemäss Standbericht Nr. 21, alle Beträge in tausend Franken, Preisstand April 2005, ausschliesslich Mehrwertsteuer):

	Kostenbezugsbasis (Stand Vereinbarung)	IST-Kosten (Netto)
Abschnitt 0 (Planung, Projektierung, Vorinvestitionen)	217 000	227 144
Abschnitt 1 (Anbindung Zürich Altstetten / Zürich Wiedikon)	283 000	137 836
Abschnitt 2 (Bahnhof Löwenstrasse)	574 900	412 318
Abschnitt 3 (Weinbergtunnel)	438 200	378 045
Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon einschliesslich Gleise 7/8)	408 400	213 850
Risiko und Reserven	109 500	–
Gesamtkosten DML (einschliesslich Reserven)	2 031 000	1 369 193

Der Regierungsrat ermächtigte den Zürcher Verkehrsverbund mit Beschluss Nr. 1170/2008, über den bewilligten Kredit für das Gesamtprojekt DML zu verfügen und die Zahlungen entsprechend der trilateralen Vereinbarung auszuführen. Der Kanton Zürich hat bis Ende 2011 Zahlungen von gesamthaft 662,2 Mio. Franken geleistet. Davon dienten 456,7 Mio. Franken der ordentlichen Finanzierung, 205,5 Mio. Franken wurden für den Bund vorfinanziert. Hinzu kommen Zahlungen von 2,6 Mio. Franken für nicht rückforderbare Mehrwertsteuern auf Ausgaben, die nicht aktivierbar sind. Diese können im Gegensatz zu den aktivierbaren Anlagenteilen nicht über bedingt rückzahlbare Darlehen finanziert werden, sondern müssen durch A-fonds-perdu-Beiträge abgegolten werden.

Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2012–2015 des Verkehrsfonds ist der Finanzbedarf der DML berücksichtigt (Kantonsanteil sowie der durch den Kanton Zürich vorfinanzierte Bundesanteil). Die für 2012 benötigten kantonalen Mittel sind im Budget 2012 eingestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 2011 über die Arbeiten im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie und dem Bahnhof Löwenstrasse wird zur Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an die SBB, Grossprojekt Durchmesserlinie, Kasernenstrasse 95, Postfach, 8021 Zürich, sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi