

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 12. September 2012

925. Wasserbau, Hochwasserschutz Sihl – Zürichsee – Limmat (Ausgabenbewilligung)

A. Erkannte Hochwasserschutzprobleme

Während der Hochwasserereignisse 2005 entging Zürich nur dank eines günstigen Wetterverlaufs knapp grossen Hochwasserschäden. Die anschliessende Lagebeurteilung zeigte, dass für den Schutz vor seltenen Hochwasserereignissen ein grosser Handlungsbedarf besteht. Ein bedeutender Teil des Stadtgebiets von Zürich liegt auf dem Schwemmkegel der Sihl, einem natürlichen Überschwemmungsgebiet. Heute befinden sich dort sensible ober- und unterirdische Infrastrukturanlagen, Dienstleistungszentren und wichtige Teile des Wirtschaftszentrums der Schweiz. Ab einem Hochwasser, das statistisch einmal in 100 Jahren auftritt, kann es zu Ausuferungen entlang der Sihl kommen. Bei einem mit dem Hochwasser von 1910 vergleichbaren Ereignis (Eintretenswahrscheinlichkeit rund einmal in 100 bis 300 Jahren) ist in Zürich mit einem Schadenausmass an Gebäuden und Infrastrukturanlagen von rund 1,5 Mrd. Franken zu rechnen. Ein Extremhochwasser ähnlich dem Hochwasser von 1846 (Eintretenswahrscheinlichkeit einmal in rund 500 Jahren) hätte ein Schadenausmass von rund 5,5 Mrd. Franken zur Folge. Personenschäden und Kosten für Betriebsausfälle sind in diesem Betrag nicht enthalten.

Fast die Hälfte des Einzugsgebietes der Sihl in Zürich liegt oberhalb des 1937 gebauten Sihlstausees. Mit gezielter Bewirtschaftung kann vor einem erwarteten Hochwasserereignis im Sihlsee Platz für einen Hochwasserrückhalt geschaffen werden (Vorabsenkung). Trotz verschiedener Massnahmen zur Verbesserung der Abflussvorhersage und der Seesteuerung bleibt eine Vorabsenkung des Sihlsees aufgrund der Wetterprognosen heikel und bietet für die Stadt Zürich keinen ausreichenden Hochwasserschutz. Für den langfristigen Hochwasserschutz im Einzugsgebiet von Sihl, Zürichsee und Limmat muss daher eines der zurzeit noch zur Diskussion stehenden Hochwasserschutzkonzepte umgesetzt werden.

B. Ziele zum Schutz vor Hochwasser

Im kantonalen Richtplan wird unter Kapitel 3.10.1 (Richtplan Landschaft, Versorgung, Entsorgung vom 24. November 2009) der anzustrebende Schutz vor Hochwasser mittels Schutzzielmatrix (Abb. 6c) geregelt. Grundsätzlich gilt dabei entlang der Sihl und der Limmat im Baugebiet das Schutzziel für geschlossene Siedlungen und Industrieanlagen. Dabei soll der Schutzgrad auf Ereignisse, die einmal in 100 Jahren auftreten, ausgelegt werden. Beim um die Sihl entstandenen Hauptbahnhof Zürich handelt es sich jedoch um eine kritische Infrastrukturanlage von nationaler Bedeutung (Sonderrisiko). Genauere Untersuchungen des Schadenpotenzials in der Stadt Zürich im Auftrag der Baudirektion und der Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ) haben zudem gezeigt, dass neben dem Hauptbahnhof Zürich noch einige weitere Objekte mit grossem Personenaufkommen vorhanden sind. Es handelt sich dabei zum Beispiel um Schulen, Warenhäuser und weitere Bahnhöfe des S-Bahn-Netzes, die teilweise auch indirekt über das Tunnelsystem geflutet werden können. Zusätzlich ist mit grossen unterirdischen Parkhäusern, Serveranlagen und Verteilstationen für Strom und Telekommunikation eine Vielzahl weiterer Sonderobjekte vorhanden. Gemäss kantonalem Richtplan ist für solche Sonderrisiken das Schutzziel im Einzelfall festzulegen.

Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes über den Wasserbau (WBG, SR 721.100) ist der Hochwasserschutz eine Aufgabe der Kantone. Für die Sihl, von der schwyzerischen Grenze bis zur Limmat, und für die Limmat, vom Zürichsee bis zur Grenze des Kantons Aargau, stellt der Kanton den Hochwasserschutz sicher (§ 13 Abs. 1 Wasserwirtschaftsgesetz [WWG, LS 724.11] in Verbindung mit RRB Nr. 377/1993). Für den Vollzug ist der Regierungsrat zuständig. Ihm obliegt damit auch die Festlegung des Schutzziels im Bereich des Hauptbahnhofs Zürich und für grosse Teile der Stadt Zürich (§ 6 Abs. 1 Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung [LS 172.1]). Das Schutzziel «Was darf geschehen?» soll gestützt auf die Lagebeurteilung 2005 «Was kann geschehen?» und die noch durchzuführende Massnahmenplanung (vgl. Abschnitte D und E) festgelegt werden. Erste Untersuchungen zeigen, dass mit den zwei weiter zu verfolgenden Hochwasserschutzkonzepten für die Stadt Zürich ein Hochwasserschutz bis zu einem Extremereignis in der Sihl, das eine Eintretenswahrscheinlichkeit von einmal in rund 500 Jahren hat (EHQ rund 550 m³/s), möglich und auch wirtschaftlich ist.

C. Sofortmassnahmen und eingeleitete mittelfristige Massnahmen

Unmittelbar nach dem Hochwasser 2005 wurden verschiedene Studien zur Analyse der Ereignisse und Erarbeitung von Grundlagen in Auftrag gegeben. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen wurden bis heute folgende *Sofortmassnahmen* umgesetzt:

- *Hochwasserfachstelle, Verbesserung Notfallplanung und -organisation:* Aufgrund von Messdaten und Prognosen beurteilt eine eigens eingerichtete kantonale Hochwasserfachstelle im AWEL täglich die Hochwasserlage. Sie kann frühzeitig die Kantonspolizei informieren, die für die Warnung der Bevölkerung und die Notfallorganisationen zuständig ist. Zudem wurde der Informationsaustausch mit den verschiedenen Partnern wie GVZ, SBB, Stadt Zürich, Kantonspolizei und Bundesamt für Umwelt (BAFU) verbessert und wo möglich vereinheitlicht.
- *Aktive Steuerung von Zürichsee und Sihlsee:* Die Pegel der beiden Seen können in Notfallsituationen vorsorglich und koordiniert abgesenkt werden. Sie dienen während starker Niederschläge als Rückhaltebecken. Dank der verbesserten Abfluss-Prognoseplattform des BAFU und dem kantonalen Prognosemodell IFKIS Hydro Sihl für die örtliche Abflussvorhersage kann heute frühzeitig eine Vorabsenkung eingeleitet werden. Von der Steuerung der Seen sind viele verschiedene Beteiligte betroffen, was rechtliche Grundlagen, wie das Festlegen klarer Zuständigkeiten und Regelungen über finanzielle Entschädigungen, sowie organisatorische Abläufe bedingt.
- *Erhöhung der Durchflusskapazität beim Hauptbahnhof Zürich:* 2007 wurde im Rahmen des Baus des Tiefbahnhofs Löwenstrasse der Durchmesserlinie die Flusssohle der Sihl zwischen Militärbrücke und dem Platzspitz abgesenkt und unter dem Hauptbahnhof Zürich ausbetoniert.

Bis 2015 sind weitere mittelfristige Massnahmen zur Optimierung des Hochwasserschutzes geplant:

- *Zusatz zum Wehrreglement Sihlsee:* Durch einen Zusatz zum bestehenden Wehrreglement soll es möglich werden, die nach Reglement vorgesehene Wasserabgabe über die Sihlseestaumauer bei einer gleichzeitigen Hochwasserspitze in der Alp (Kanton Schwyz) zu drosseln und so die Abflussmenge der Sihl in Zürich unter der Schadensgrenze zu halten. Wie bei der heute eingeführten *aktiven Steuerung von Zürichsee und Sihlsee* (Vorabsenkung) erfordert diese Massnahme die Abstimmung zwischen verschiedenen Beteiligten.

- *Schwemmholtzrechen in der Sihl*: Der kurz vor Langnau a. A. vorgesehene Rechen soll ab 2015 Verstopfungen mit Schwemmholtz an Brücken, an der Sihlhochstrasse und beim Hauptbahnhof Zürich verhindern. Diese sogenannten Verklausungen würden bei Hochwasser zu Ausuferungen führen und das dicht besiedelte und stark genutzte Gebiet unterhalb von Langnau-Gattikon bis und mit Zürich überfluten, was grosse Schäden zur Folge hätte. Das Projekt Schwemmholtzrechen wird unabhängig vom gewählten langfristigen Hochwasserschutzkonzept umgesetzt (RRB Nr. 297/2011).
- *Die Sanierung des Linth- und des Escherkanals bis 2013*: Die Umleitung der Glarner Linth in den Walensee verzögert zeitlich die Hochwasserspitze und dämpft diese, was wiederum hilft, hohe Wasserstände im Zürichsee zu verringern. Der Kanton Zürich beteiligt sich mit 10% an den Kosten des Gemeinschaftsprojekts «Hochwasserschutz Linth 2000» der Kantone Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich (Beschluss des Kantonsrates vom 25. März 2002, Vorlage 3839).
- *Limmat-Auenpark Werdhölzli*: Das Projekt verbessert ab 2013 den Hochwasserschutz zwischen dem Stauwehr Zürich-Höngg und der Autobahnbrücke bei Oberengstringen. Geschützt werden die Kläranlage Werdhölzli und das dahinter liegende Industrie- und Wohngebiet. Gleichzeitig wird dieser 1,8 km lange Limmatabschnitt mit dem Ziel einer grösseren Artenvielfalt und einer höheren Erholungsqualität aufgewertet (Beschluss des Kantonsrates vom 13. Februar 2012, Vorlage 4819).

Mit den aufgezeigten Massnahmen wird der Hochwasserschutz im Einzugsgebiet Sihl – Zürichsee – Limmat stufenweise verbessert. Ein umfassender Schutz für den Hauptbahnhof Zürich und die Stadt Zürich ist jedoch erst mit einem der beiden nachfolgend beschriebenen Hochwasserschutzkonzepte möglich.

D. Konzepte zum langfristigen Hochwasserschutz

Gleichzeitig mit der Ausarbeitung der Sofort- und der mittelfristigen Massnahmen wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich, den SBB, der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn und der GVZ die Planung eines langfristigen Hochwasserschutzes gestartet. Ziel war es, Lösungsvorschläge für einen umfassenden Hochwasserschutz in Zürich unter Berücksichtigung der Gemeinden entlang der Sihl, der Limmat und des Zürichsees zu erarbeiten. Der Bearbeitungsperimeter erstreckte sich wegen der überregionalen Bedeutung der Hochwasserproblematik und den möglichen Auswirkungen auf das gesamte Einzugsgebiet der Sihl sowie auf die Limmat und den Zürichsee. Drei Planerteams wurden mit der Ent-

wicklung von Lösungsansätzen beauftragt. Die Lösungsansätze wurden in zwei Workshops durch eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretungen verschiedener Kantone, Bezirke und Gemeinden, des Bundes (BAFU) und der SBB eingehend besprochen, und die Schwerpunkte für die weiteren Bearbeitungsphasen wurden festgelegt.

Ausgangspunkt für die Erarbeitung der insgesamt 35 Lösungsansätze waren drei unterschiedliche Strategien für den Hochwasserschutz (Rückhalten und Objektschutz, Durchleiten durch Vollausbau der Sihl, Umleiten durch Entlastungstollen). Durch die Kombination verschiedener Lösungsansätze entstanden fünf Varianten, die alle einen vollständigen Hochwasserschutz vor Extremhochwasser für Zürich gewährleisten. Bei der Bewertung der Varianten in der Begleitgruppe zeigte sich, dass nur Rückhaltmassnahmen im Sihleinzugsgebiet oder ein Vollausbau der Sihl auf wenig Akzeptanz stossen und daher nur schwer umzusetzen wären. In einem weiteren Arbeitsschritt wurden auf der Grundlage der fünf Varianten zwei weiter zu verfolgende Bestkonzepte entwickelt:

- Das Konzept «Kombilösung Energie» sieht die Erneuerung des Etzel-Pumpspeicherkraftwerks vor. Durch einen geeigneten Ausbau der Druckleitung vom Sihlsee in den Zürichsee kann die Reaktionszeit zur Schaffung eines genügend grossen Rückhaltevolumens im Sihlsee auf rund einen Tag verkürzt werden. Zudem wird durch eine teilweise Überleitung der Alp in den Sihlsee auch die Hochwassergefahr aus diesem Teileinzugsgebiet gebannt; gleichzeitig ist eine Steigerung der Energieproduktion möglich. Der Sihlsee soll nicht höher gestaut werden als heute. Mit diesem Konzept können der Hochwasserschutz für Einsiedeln, Langnau a. A., Adliswil und Zürich sichergestellt, die Energienutzung gesteigert und die Sihl aufgewertet werden. Die Kosten für die Hochwasserschutzmassnahmen im Rahmen der «Kombilösung Energie» werden auf 70 bis 110 Mio. Franken geschätzt. Die Kosten für die gesamte Kraftwerkserneuerung sind weit höher, sollen jedoch durch die Betreibergesellschaft der Anlage getragen werden.
- Das zweite Konzept «Entlastungstollen» sieht im Bereich Langnau-Gattikon eine Umleitung der Hochwasserspitzen durch einen Stollen in den Zürichsee bei Thalwil vor. Mit diesem Konzept kann der Hochwasserschutz für Langnau a. A., Adliswil und Zürich sichergestellt sowie Potenzial für die ökologische und städtebauliche Aufwertung des Sihl-Flussraumes zwischen Langnau a. A. und dem Zusammenfluss von Sihl und Limmat geschaffen werden. Für das Konzept «Entlastungstollen» wird derzeit mit Kosten von 100 bis 130 Mio. Franken gerechnet.

Bei beiden Konzepten ergibt sich aufgrund des erheblichen Schaden-
erwartungswertes bei einem Extremhochwasser von 5,5 Mrd. Franken
ein wirtschaftlicher Hochwasserschutz. Zudem sind auch Zusatznutzen
wie eine gesteigerte Energieproduktion und eine Aufwertung der Sihl
möglich. Keines der beiden Konzepte kann aus heutiger Sicht eindeutig
bevorzugt werden. Vorläufig sind beide Konzepte weiterzuverfolgen, da
die notwendigen Grundlagen für einen Konzeptentscheid fehlen. Durch
die gezielte Erarbeitung von zusätzlichen Grundlagen und die vertiefte
Planung soll innerhalb von zwei bis drei Jahren ein endgültiger Ent-
scheid für eines der beiden Hochwasserschutzkonzepte gefällt werden
können. Insbesondere die Auswirkungen auf den Zürichsee sind bei
beiden Konzepten genauer zu untersuchen. Die Erarbeitung entspre-
chender Grundlagen und gezielte Abklärungen für das Konzept «Ent-
lastungstollen», wie z. B. die Beurteilung der geologischen Verhältni-
se, werden in der nachfolgend beschriebenen Planungsphase unter der
Leitung der Baudirektion durchgeführt. Die Vertiefung des Konzepts
«Kombilösung Energie» erfolgt dagegen im Rahmen der Konzessions-
erneuerung für das Etzelwerk unter der Leitung des Umweltdeparte-
mentes des Kantons Schwyz.

Die Planungen zu den beiden Konzepten sollen im 1. Quartal 2015
gleichzeitig dem Regierungsrat zum Ausführungsentscheid unterbreitet
werden, sofern sich in einem Konzept nicht deutliche Zeitverzögerun-
gen ergeben.

E. Hochwasserschutz Sihl – Zürichsee – Limmat, Planungsphase 2012–2015

Für den angestrebten Konzeptentscheid bis Anfang 2015 sind die Er-
arbeitung von verschiedenen Grundlagen und eine Vertiefung des Kon-
zepts «Entlastungstollen» nötig. Dabei sind folgende Planungen vor-
gesehen:

- *Teilprojekt 1:* Detailliert zu prüfen ist die geplante Hochwasserablei-
tung in den Zürichsee. Welches sind die Auswirkungen auf den See-
spiegel und damit auf den Hochwasserschutz entlang des Zürichsees
und an der Linth? Wie gross ist die Abflusskapazität der Limmat
zwischen der Zürcher Quaibrücke und dem Platzspitz? Ferner soll
aufgezeigt werden, mit welchen Mitteln sich der Abfluss aus dem
Zürichsee steigern lässt. Zu untersuchen sind Verbesserungen bei der
Steuerung des Sees, Abflusssteigerungen bei Brücken bis hin zu mög-
lichen Abtiefungen der Limmatsohle.

- *Teilprojekt 2:* Besser bekannt sein muss das Abflussverhalten (Abflussvolumen, Abflussspitzen und deren zeitliche Verteilung) im Einzugsgebiet des Sihlsees sowie von Alp und Biber. Das Ziel besteht darin, den Stauraum Sihlsee bis zur Umsetzung der endgültigen Lösung noch besser für den Hochwasserrückhalt zu nutzen, was mit einer weitgehend automatisierten Steuerung erfolgen soll. Zudem werden die Ergebnisse für die Festlegung des Durchmessers des Entlastungstollens und die Bestimmung der Auswirkungen auf den Zürichsee gebraucht. Weiter sind die Auswirkungen eines kurzzeitigen Höherstaus und Absenkens des Sihlseespiegels auf die Siedlungen, die Naturschutzgebiete, das Grundwasser, den Tourismus und die Fischerei zu prüfen.
- *Teilprojekt 3:* Das Abflussverhalten bei grossen Hochwasserereignissen beim Hauptbahnhof Zürich ist aufgrund möglicher Sohlenveränderungen und dem Rückstau effekt der Limmat sehr komplex. Durch Modellversuche an der Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie der ETH Zürich sollen die Verhältnisse genau untersucht und Verbesserungen des Abflussvermögens in den Durchlässen unter dem Hauptbahnhof Zürich geprüft werden.
- *Teilprojekt 4:* In diesem Teilprojekt sind weiter gehende Vorstudien für das Konzept «Entlastungstollen» zusammengefasst. Für die Sihl ist zu klären, mit welchen Wassermengen ihr Charakter als Wildfluss erhalten bleibt und welche ökologischen Aufwertungsmöglichkeiten bestehen. Zudem sind Ideen zur Steigerung der Attraktivität des Sihlraums aufzuzeigen. Genauer zu untersuchen sind auch die örtlichen geologischen Verhältnisse sowie der Einfluss der Wasserüberleitung aus der Sihl auf Trinkwasserfassungen und Altlasten im See.
- *Teilprojekt 5:* Die Robustheit des Gesamtsystems im Überlastfall ist näher zu untersuchen. Ein System ist dann robust, wenn bei noch grösseren Wassermengen, als dem Ausbaukonzept zugrunde gelegt, die Ausuferungen und Schäden nicht in den heikelsten Bereichen (z. B. Hauptbahnhof Zürich) entstehen. Zur Verminderung der Restrisiken sind auch die Notfallplanung und die Notfallorganisation zu verbessern.

F. Hinweise zur Projektorganisation

Die Gesamtprojektleitung zum Hochwasserschutz Sihl – Zürichsee – Limmat liegt beim AWEL, Abteilung Wasserbau. Ein Lenkungsgremium mit Vertretungen des Bundes (BAFU), der betroffenen Kantone und Bezirke, der Planungsregion, der Stadt Zürich, der SBB sowie der GVZ nimmt die Aufsicht wahr. Über eine Begleitgruppe können sich

direkt betroffene Gemeinden und Quartiere sowie verschiedene Fachstellen und Interessenverbände einbringen. Organisatorische Belange werden von einer externen Projektunterstützung übernommen und zur fachlichen Qualitätssicherung wird eine unabhängige Expertengruppe (sogenanntes Bewertungsteam) eingesetzt. Weiter ist auch für die Kommunikation externe Unterstützung nötig.

Die notwendigen Mittel für die Projektunterstützung, die Expertengruppe und die Kommunikation sind in den nachfolgend zusammengestellten Kosten mitberücksichtigt. Zusätzlich sind Mittel für die Bereitstellung von Unterlagen für den Konzeptentscheid und eine Reserveposition eingestellt. Das Projekt ist aufgrund der Einmaligkeit mit grossen Unsicherheiten behaftet, weshalb für die beschriebene Planungsphase Reserven von rund 20% eingerechnet werden.

G. Kosten und Finanzierung

Der Kredit für die Planungsphase 2012–2015 zum Hochwasserschutz Sihl – Zürichsee – Limmat umfasst die Honorare von mehreren Spezialistinnen und Spezialisten und Planerteams für die in den Abschnitten E und F beschriebenen Arbeiten.

	in Franken
Massnahmenplanung Zürichsee (Teilprojekt 1 [TP 1])	830 000
Massnahmenplanung Sihlsee (TP 2)	620 000
VAW-Modellversuche Durchlässe Hauptbahnhof Zürich (TP 3)	450 000
vertiefte Studie Entlastungstollen (TP 4)	500 000
Optimierung Notfallplanung/-organisation (TP 5)	120 000
Projektunterstützung und Kommunikation (bis Mitte 2015)	730 000
Variantenentscheid, Unterlagen für weiteres Vorgehen	90 000
Bewertungsteam, Moderation, Begleitgruppe	200 000
Diverses und Unvorhergesehenes (rund 20%)	710 000
Total (einschliesslich 8% MWSt)	4 250 000

Die im Rahmen der Grundlagenerhebung und Umsetzung von Sofortmassnahmen ausgelösten Einzelprojekte (85W-631 Hochwassermanagement Sihl – Zürichsee – Limmat [HWM-ZSL], 85P-1077 Umsetzung HWM-ZSL, 85P-1096 langfristiger Hochwasserschutz Zürich, 85P-1097 Notfallplanung, 85P-1098 Regulierung Sihlsee–Zürichsee, 85P-1099 Modellierung Einzugsgebiet Limmat) werden intern gesondert abgerechnet. Gegenüber dem Bund können diese Planungskosten von rund 2 Mio. Franken jedoch zum Bruttobetrag von Fr. 4 250 000 (Kontierung 8500.3130000000 / 85P-1168) summiert und später mit dem ersten Umsetzungsprojekt zur Subventionierung eingereicht werden. Es wird mit einem Mindestsubventionsansatz von 35% gerechnet. Zudem werden

Subventionen von 10% für Mehrleistungen im Bereich des integralen Risikomanagements, der technischen Gesichtspunkte und bei der partizipativen Planung beantragt. Somit beläuft sich der Bundesbeitrag auf 35% bis 45%. Die Ausrichtung der Bundessubvention kann erst nach erfolgter Bewilligung (Festsetzung) des ersten Umsetzungsprojekts erfolgen. Dabei wird es sich um den Schwemmholtzrechen (Projekt Nr. 85W-704) handeln. Für die Modellversuche zur Optimierung der Sihldurchlässe unter dem Hauptbahnhof Zürich (Teilprojekt 3) wurde von den SBB eine Kostenbeteiligung von 30% in Aussicht gestellt. Im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserschutzmassnahmen sind weitere Beiträge von direkten Nutzern zu erwarten. Entsprechende Verhandlungen werden Gegenstand der Planungsphase nach dem Konzeptentscheid sein.

Gemäss dem Bundes- und dem kantonalen Recht ist der Kanton zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes verpflichtet (Art. 1 und 4 WBG und §§ 2, 12 Abs. 3 und 13 WWG). In der gegenwärtigen Phase handelt es sich lediglich um Planungs- und Projektierungsarbeiten zur Vorbereitung der Hochwasserschutzmassnahmen. Somit sind die Voraussetzungen erfüllt, dass der Betrag von Fr. 4 250 000 als gebundene Ausgabe gemäss § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (LS 611) bewilligt werden kann. Der Betrag wird nicht aktiviert, da es sich um Vorstudien handelt, die über die Erfolgsrechnung abgewickelt werden und nicht Projektbestandteil der Investitionsrechnung sind. Nach dem Konzeptentscheid, der Anfang 2015 erwartet wird, werden die weiteren Projektierungskosten über die Investitionsrechnung abgewickelt.

Im Budget 2012 ist in der Erfolgsrechnung für dieses Projekt keine Budgetposition vorgesehen. Die Kosten von Fr. 900 000 für 2012 sind jedoch innerhalb der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, infolge verminderter Aufwände und Mehrerträge in anderen Projekten trotzdem durch den Budgetkredit gedeckt. Der Restbetrag ist im KEF 2012–2015 in den Folgejahren (Planjahre 2013 Fr. 1 700 000, 2014 Fr. 1 300 000 und 2015 Fr. 350 000) enthalten.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die Erarbeitung von zusätzlichen Grundlagen zum Hochwasserschutz Sihl – Zürichsee – Limmat, zur Vertiefung des Konzepts «Entlastungstollen» und zur Festlegung des Schutzziels für den Hauptbahnhof Zürich und grosse Teile der Stadt Zürich wird eine gebundene Ausgabe von Fr. 4 250 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, bewilligt.

II. Mitteilung an das Umweltdepartement des Kantons Schwyz, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1210, 6431 Schwyz, die Baudirektion des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6300 Zug, das Bundesamt für Umwelt, Abteilung Gefahrenprävention, 3003 Bern, sowie an die Finanzdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi