

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

Sitzung vom 5. Juni 2013

### **644. Tramverbindung Hardbrücke (Staatsbeitrag für weitere Projektierungsarbeiten)**

#### **1. Ausgangslage**

Mit Beschlüssen vom 23. Februar 2009 (Vorlage 4531a) und 14. Februar 2011 (Vorlage 4718a) über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr legte der Kantonsrat fest, dass die Planungen für die Tramverbindung Hardbrücke vorangetrieben und die entsprechenden Kreditbeschlüsse erwirkt werden sollen. In der Folge haben Stadt und Kanton Zürich die Planungen für die Tramverbindung Hardbrücke gemeinsam vorangetrieben. Die geplante Tramverbindung soll die Lücke zwischen Hardplatz und Escher-Wyss-Platz schliessen und mit der Tramhaltestelle über dem Bahnhof Hardbrücke eine neue Umsteigebeziehung auf die Zürcher S-Bahn ermöglichen. Nach Fertigstellung des Bauwerks soll die heutige Tramlinie 8 über die Hardbrücke und den Escher-Wyss-Platz bis ins Werdhölzli verlängert werden. Sie wird damit eine neue innerstädtische Verbindung zwischen den Quartieren Aussersihl und Zürich-West schaffen. Auch werden dank des direkten Umstiegs am Bahnhof Hardbrücke auf die Tramlinie 8 attraktivere Reisewege aus dem Westen des Kantons in Richtung Stauffacher/Paradeplatz geschaffen.

Am 2. März 2012 hat der Bundesrat die bestehende Infrastrukturkonzession der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur um diesen Streckenabschnitt ausgedehnt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat das Plangenehmigungsverfahren im Dezember 2011 eröffnet. Am 6. Mai 2013 erteilte es die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung.

Die Kosten der Tramverbindung werden auf rund 102 Mio. Franken geschätzt. Hinzu kommen ergänzende Massnahmen am Bahnhof Hardbrücke zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse mit geschätzten Kosten von 30 Mio. Franken. Diese Projekterweiterung wurde vom Projektaufsichtsgremium bestätigt, damit die zunehmenden Umsteigerzahlen am Bahnhof Hardbrücke in den Spitzenstunden bewältigt werden können. Auch das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren für die Tramverbindung umfasst diese Massnahme.

Mit Beschluss vom 24. September 2009 hat der Verkehrsrat den VBZ für die Projektierung des Trams Hardbrücke eine Kostengutsprache von höchstens Fr. 4850000 (zuzüglich MWSt) erteilt. Diese Kostengutsprache umfasst die Aufwendungen für die Projektierungsphasen Vor-, Auflage- und Bauprojekt sowie die Begleitung des Plangenehmigungsverfahrens. Die Finanzierung dieser Projektierungsphase wurde vorläufig von den VBZ übernommen. Mit der Kostengutsprache garantiert der Verkehrsrat die Übernahme der Schuldzinsen bis zum Vorliegen der rechtskräftigen Kreditbeschlüsse sowie die Übernahme der Kosten im Falle eines Projektabbruchs. Die Zinsen werden über das ordentliche Leistungsentgelt an die VBZ vergütet. Nach Vorliegen des Kreditbeschlusses für die Erstellung der Tramverbindung werden den VBZ die gemäss Kostengutsprache angefallenen Kosten als Teil des bewilligten Investitionsbeitrags aus dem Verkehrsfonds zurückerstattet.

Bis 2009 wurden Projektierungen nicht direkt aus dem Verkehrsfonds finanziert. Nachdem man festgestellt hat, dass mit dem neuen Gesetz über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611), das am 1. April 2008 in Kraft getreten ist, die Finanzierung von Projektierungen aus dem Verkehrsfonds möglich geworden war, wurde die Praxis geändert. Seither werden Projektierungsleistungen für Investitionen in feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, direkt aus dem Verkehrsfonds finanziert.

Die VBZ leiten die Planungsarbeiten bis zum Abschluss des kantonalen Kreditgenehmigungsverfahrens. Die Vorbereitung der Bauausführung liegt bereits in der Verantwortung des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ), da dieses später ebenfalls die Leitung der Bauausführung übernehmen soll.

Das TAZ beantragt dem Kanton für die erforderlichen Planungen zur Vorbereitung der Bauausführung einen Staatsbeitrag von 2,67 Mio. Franken. Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) 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. Diese Voraussetzung ist aufgrund der eingangs erwähnten Beschlüsse des Kantonsrates erfüllt. Die Investitionen werden über den Verkehrsfonds finanziert (§ 30 PVG). Da mit dem beantragten Kredit ausschliesslich Projektierungskosten bestritten werden, gelten sie im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d CRG als gebunden und sind daher vom Regierungsrat zu bewilligen.

## 2. Kreditumfang

Das TAZ beantragt dem Kanton einen Staatsbeitrag von Fr. 2 670 000 für die Finanzierung weiterer Planungsleistungen für die Tramverbindung Hardbrücke. Diese umfassen die ab Mitte 2013 bis 2015 erforderlichen Planungen zur Vorbereitung der Bauausführung. Die Stadt Zürich übernimmt aufgrund der vereinbarten Kostenteiler für die Tramverbindung und die Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke einen Anteil von Fr. 230 000 an den Projektierungsleistungen.

Der vorliegende Antrag betrifft Leistungen für die Phasen Ausschreibung und einen Anteil von 35% am Ausführungsprojekt. Sie werden wie folgt geschätzt:

Aufwand Brutto (Position)	Betrag in Franken
Ingenieurleistungen (Projektverfasser)	1 850 000
Elektroplanung	200 000
Sachverständiger (Prüfingenieur)	150 000
Begleitmandate (Architektur, Städtebau, Gleisbau)	100 000
Baugrunduntersuchungen/Vorbereitungen	70 000
Nebenkosten (3%)	71 000
Unvorhergesehenes, einschliesslich Teuerung (10%)	244 000
<i>Total ohne Vorsteuerkürzung</i>	<i>2 685 000</i>
Vorsteuerkürzung (8,0%)	215 000
<i>Total</i>	<i>2 900 000</i>
./ Anteil Stadt Zürich an Tramverbindung (5,4%)	135 000
./ Anteil Stadt Zürich an Bahnhof Hardbrücke (23,0%)	95 000
<b>Total Netto (einschliesslich Vorsteuerkürzung)</b>	<b>2 670 000</b>

Dem TAZ werden nur die tatsächlich ausgegebenen Mittel bis höchstens Fr. 2 670 000 (einschliesslich Vorsteuerkürzung) entschädigt. Die Mittel können jeweils entsprechend dem erreichten Planungsfortschritt abgerufen werden. Die Einzelheiten sind im Leistungsauftrag an das TAZ zu regeln.

In der kantonalen Finanzplanung sind die entsprechenden Mittel für die Bauausführung gemäss dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2013–2016 in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, ab 2016 eingestellt. Die beantragten Planungsmittel für die Jahre 2013–2015 können durch Umlagerungen im Verkehrsfonds bereitgestellt werden. Der Kanton Zürich leistet seinen Beitrag ans TAZ à-fonds-perdu. Die anfallende Mehrwertsteuer kann daher vom TAZ nicht als Vorsteuer zurückgefordert werden.

Der Kanton Zürich hat dem Bund die Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich der Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation

eingereicht (RRB Nr. 576/2012). In der Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr ab 2011 war ein Beitragssatz von 35% vorgemerkt. Es wird davon ausgegangen, dass der Beitragssatz in ähnlicher Höhe ausfallen wird. Voraussichtlich im Juli 2013 wird der Bund den Kantonen den Entwurf der Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation zur Vernehmlassung abgeben. Anschliessend wird die Volkswirtschaftsdirektion dem Regierungsrat zuhanden des Kantonsrates einen Investitionskredit in Kenntnis der möglichen Bundesbeteiligung beantragen.

Die Stadt Zürich will sich am Bauvorhaben mit Beiträgen von rund 14 Mio. Franken abzüglich der erwarteten Bundesmittel beteiligen. Der rechtskräftige Kreditbeschluss erging im März 2013.

### **3. Organisation und weitere Projektierungsschritte**

Stadt und Kanton Zürich haben zu Beginn der Vorprojektierung 2009 eine gemeinsame Projektorganisation mit gemeinsamer Projektaufsicht festgelegt. Der Kanton Zürich wahrt seine Interessen als Besteller im Rahmen der Projektorganisation. Seine Mitwirkungsrechte werden im Leistungsauftrag mit dem TAZ festgehalten.

Die VBZ leiten die Planungsarbeiten bis zum Abschluss des Kreditgenehmigungsverfahrens. Die weiteren Projektierungen bis zum geplanten Baubeginn Anfang 2015 sollen unter der Leitung des TAZ erfolgen. Dieses soll später auch mit der Leitung der Bauausführung betraut werden.

Gemäss den heutigen Planungen ist vorgesehen, dass die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds 2015 abgeschlossen werden kann. Nach dem Abschluss dieser Vereinbarung sollen die Bauarbeiten aufgenommen werden. Nach etwas mehr als zwei Jahren Bauzeit soll die Inbetriebnahme der Tramverbindung im Dezember 2017 erfolgen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die ab Mitte 2013 bis 2015 geplanten Projektierungsarbeiten für die Tramverbindung Hardbrücke zwischen Hardplatz und Escher-Wyss-Platz sowie für ergänzende Massnahmen am Bahnhof Hardbrücke wird als Investitionsbeitrag eine gebundene Ausgabe an das Tiefbauamt der Stadt Zürich von Fr. 2 670 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, bewilligt.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, einen entsprechenden Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich sowie dem Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) für die weiteren Projektierungsarbeiten (Ausschreibung, Anteile am Ausführungsprojekt) zur Vorbereitung der Bauausführung in den Jahren 2013–2015 auszuarbeiten und zu unterzeichnen.

III. Mitteilung an das Tiefbauamt der Stadt Zürich, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich, an die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**