

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 3. Juli 2013

767. Gesamtprojekt Durchmesserlinie (Berichterstattung für das Jahr 2012)

1. Ausgangslage

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erstellen gemeinsam mit dem Bund und dem Kanton Zürich die neue Durchmesserlinie von Zürich Oerlikon durch den Weinbergtunnel zum Bahnhof Löwenstrasse und weiter nach Zürich Altstetten. Am 19. März 2003 genehmigte der Regierungsrat den Zusammenarbeitsvertrag zwischen dem Kanton Zürich und den SBB (RRB Nr. 375/2003). Dieser regelt die Projektierung und den Bau des Vorhabens, insbesondere die Etappierung, die Finanzierung, die Entscheidungsabläufe und das Berichtswesen. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde mit diesem Beschluss beauftragt, dem Regierungsrat jährlich über den Projektfortschritt sowie die aufgelaufenen und noch zu erwartenden Kosten Bericht zu erstatten und gleichzeitig anstehende Kreditfreigaben zu beantragen. Der Regierungsrat nahm letztmals am 4. Juli 2012 mit Beschluss Nr. 715/2012 von der Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis.

Die Bauarbeiten für die Durchmesserlinie (DML) verlaufen seit Beginn im Herbst 2007 planmäßig. Im Jahr 2008 verhandelten der Bund, die SBB und der Kanton Zürich über die noch nicht vollständig gesicherte Finanzierung des Bauvorhabens. Diese Verhandlungen ermöglichten die Aufnahme der neuen Gleise 7 und 8 am Bahnhof Oerlikon ins Konzept und führten schliesslich zur trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» vom 5. September 2008 mit einem Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis April 2005). Im Finanzierungskonzept für die DML ist eine teilweise Vorfinanzierung des Bundesanteils durch den Kanton Zürich vorgesehen (vgl. zum Ganzen RRB Nr. 1170/2008).

Bis Ende 2012 wurden drei Viertel der Summe verbaut. Der Bahnhof Löwenstrasse soll nach fast siebenjähriger Bauzeit am Wochenende vom 14./15. Juni 2014 planmäßig in Betrieb genommen werden. Die Anbindung des Fernverkehrs in Richtung Altstetten wird wegen baulicher Abhängigkeiten erst nach der Fertigstellung anderer Bauwerke (Letzigrabenbrücke) im Dezember 2015 erfolgen.

Am 4. Oktober 2010 beschloss 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 ihr den für das gesamte Kantonsgebiet erwünschten Nutzen bringen. Die entsprechenden Planungen sind auf Kurs. Die ersten Projekte werden seit Frühjahr 2012 ausgeführt.

Die SBB orientieren den Bund und den Kanton Zürich halbjährlich mittels Standberichten über den Projektfortschritt und den Kostenstand. Der für das Projekt eingesetzte Lenkungsausschuss hat am 25. März 2013 den letzten Standbericht mit Stichtag 31. Dezember 2012 genehmigt. Dieser bildet die Grundlage für die vorliegende Berichterstattung.

2. Finanzierung

2.1 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr

Der Bund finanziert gemäss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» einen Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisstand April 2005) über das Programm Agglomerationsverkehr mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Bis Ende 2012 hat der Bund 561,3 Mio. Franken aus diesem Fonds an die DML entrichtet. Die weiteren Zahlungen sollen gemäss dem aktuellen Zahlungsplan verteilt bis 2017 erfolgen.

2.2 Bundesfinanzierung des Fernverkehrsanteils

Der Nutzen der DML wird zur einem Drittel dem Fernverkehr zugerechnet. Der Bund beteiligt sich daher mit einem weiteren Drittel von 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) an den Gesamtkosten des Vorhabens. Auf dieser Grundlage haben die SBB der DML aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen Bund/SBB bis Ende 2012 gesamthaft 407,0 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. In diesem Betrag ist eine zusätzliche Zahlung an die DML aus dem Jahr 2012 von 165 Mio. Franken enthalten, die den Vorfinanzierungsanteil des Kantons Zürich beträchtlich verminderte. BAV und SBB regelten diese Zahlung in der im Oktober 2012 abgeschlossenen zweiten Zusatzvereinbarung zur Leistungsvereinbarung Bund/SBB für die Jahre 2011 und 2012.

Die Bundesversammlung hat am 24. September 2012 im Rahmen des Beschlusses zur Leistungsvereinbarung der SBB für die Jahre 2013–2016 weitere Mittel für die DML genehmigt (BBI 2012, 4015). Gemäss der gegenwärtigen Finanzplanung für die DML sind wegen der 2012 geleisteten zusätzlichen Zahlung noch 71 Mio. Franken zur Finanzierung über die Leistungsvereinbarung 2013–2016 vorgesehen. Somit ist die Finanzierung des Fernverkehrsanteils bis Ende 2016 mit Ausnahme eines geringen Restbetrags gesichert. Dieser soll 2017 noch an die DML vergütet werden.

2.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich

Der Kanton Zürich beteiligt sich gemäss der trilateralen Vereinbarung ebenfalls mit einem Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) an den Gesamtkosten. Der Regierungsrat ermächtigte den Zürcher Ver-

kehrsverbund (ZVV), über den bewilligten Kredit für das Gesamtprojekt DML zu verfügen und die Zahlungen entsprechend dem Baufortschritt und den Regelungen zur Vorfinanzierung auszuführen (RRB Nr. 1170/2008). Bis Ende 2012 hat der Kanton Zürich Zahlungen für die DML von insgesamt 680,2 Mio. Franken geleistet. Davon dienen 545,8 Mio. Franken der ordentlichen Finanzierung und 134,4 Mio. Franken der Vorfinanzierung des Kantons Zürich für die ausstehenden Bundesanteile.

2.4 Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone

Die DML bringt zusammen mit den Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn auch den Nachbarkantonen und dem Kanton Glarus einen grossen Nutzen. Deshalb wurde mit diesen Kantonen eine Beteiligung von rund 37% an den Vorfinanzierungskosten vereinbart. Der Kanton Zürich ging bei der Beschlussfassung zur trilateralen Vereinbarung für die DML im Jahr 2008 davon aus, dass er das Projekt aufgrund der Finanzierungslücken bei Bund und SBB bis höchstens 500 Mio. Franken vorfinanzieren müsse. In der Vereinbarung ist ein Passus enthalten, wonach der Bund seine Möglichkeiten ausschöpfen muss, um die Vorfinanzierung des Kantons möglichst gering zu halten. Der Bund hat auf dieser Grundlage und aufgrund seiner finanziellen Möglichkeiten bis Ende 2012 deutlich höhere Beiträge geleistet, als dies bei Abschluss der Vereinbarung absehbar war. Der höchste Stand der Vorfinanzierung betrug 255,5 Mio. Franken im Jahr 2011. Bis Ende 2012 hat sich die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone auf gesamthaft 191,8 Mio. Franken vermindert. In diesem Betrag sind neben den 134,4 Mio. Franken des Kantons Zürich auch die zinslosen Darlehen der Kantone Aargau, Schaffhausen, Schwyz und Zug von 57,4 Mio. Franken enthalten.

3. Tätigkeitsbericht für 2012

3.1 Bauausführung

Die SBB führen das Vorhaben wie in den vergangenen Jahren mit grosser Termintreue. Die Bauarbeiten konnten ohne ausserordentliche Ereignisse durchgeführt werden. Im Verlauf des Jahres 2012 wurden die Rohbauarbeiten sowohl im Weinbergtunnel als auch im Bahnhof Löwenstrasse abgeschlossen. Im Juli 2012 begannen die Einbauarbeiten für die bahntechnische Ausrüstung im Weinbergtunnel. Der Innenausbau des Bahnhofs Löwenstrasse ist ebenfalls im Gang. Bis Ende 2012 wurden an der Letzigrabenbrücke 10 von gesamthaft 24 Brückenfeldern erstellt.

Im Bahnhof Oerlikon schreiten die Bauarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs um die Gleise 7 und 8 seit Baubeginn im Frühjahr 2012 planmäßig voran. Im Mai 2012 wurde ein Verwaltungsgebäude der ehema-

ligen Maschinenfabrik Oerlikon verschoben, um Platz für die neuen Gleise zu erhalten. Bereits im August 2013 sollen der neue Perron und das Gleis 8 dem Betrieb übergeben werden. Die Bauarbeiten verlaufen in enger Koordination mit den städtischen Ausbauten um den Bahnhof Oerlikon.

3.2 Kommunikation

Die SBB orientierten die Öffentlichkeit über die gewohnten Kommunikationskanäle in den Medien, an Ort und Stelle sowie über den laufend aktualisierten Internetauftritt der DML. Die Baustellenführungen und der DML-Informationsraum am Hauptbahnhof werden stark nachgefragt. Am 5. April 2012 nahm die Verkehrsministerin des Bundes einen Augenschein. Die Medien wurden 2012 zweimal zu einer Baustellenbegehung eingeladen.

3.3 Projektcontrolling

Das Projektcontrolling für die DML stützt sich auf die vom BAV zusammen mit dem Kanton Zürich überarbeitete und Ende November 2011 in Kraft gesetzte Weisung für die DML. Der Kanton Zürich vertrat seine Interessen wie in den vorangegangenen Jahren innerhalb der gemeinsamen Projektorganisation mit Bund, SBB und Kanton Zürich. Der gemeinsame Lenkungsausschuss genehmigte an seinen Sitzungen vom 15. November 2012 und 25. März 2013 die von den SBB erstellten Standberichte. Der Vollzugsausschuss nahm am 6. Juli 2012 von Projekt- und Kostenstand der DML sowie vom Stand der Ausbauten für die 4. Teilergänzungen Kenntnis.

3.4 Vorbereitung der Betriebsaufnahme

Die Inbetriebnahme der ersten Etappe der DML im Juni 2014 (Bahnhof Löwenstrasse und Weinbergtunnel sowie Einbindung Bahnhof Oerlikon) bedingt einen ausserordentlichen Fahrplanwechsel am 14./15. Juni 2014. Die S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 werden künftig den Weinbergtunnel und den Bahnhof Löwenstrasse nutzen. Der Fahrzeitgewinn für Reisen ab Zürich Oerlikon über den Hauptbahnhof in Richtung linkes Seeufer beträgt rund sieben Minuten. Die abschliessende Festsetzung des Angebotes erfolgt im Rahmen des offiziellen Fahrplanverfahrens des ZVV.

Im Dezember 2015 folgt die zweite Etappe der DML, welche die Fernverkehrsanbindung in Richtung Altstetten ermöglicht. Ab diesem Zeitpunkt wird auch der Fernverkehr den Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel nutzen.

Die SBB bereiten in einer eigens dafür geschaffenen Projektorganisation die Inbetriebnahme des neuen Bauwerks vor. Sie soll den rechtzeitigen Aufbau der Betriebs- und Unterhaltsorganisation für die Durch-

messerlinie und den Bahnhof Löwenstrasse sicherstellen. Weiter ist sie verantwortlich für die termingerechte Umsetzung des neuen Angebots einschliesslich der Bereitstellung des Rollmaterials. Die Organisation rapportiert als divisionsübergreifendes Organ direkt der Konzernleitung der SBB. Die Aufbauarbeiten sind plangemäss auf Kurs.

4. Termine

4.1 Bauausführung Gesamtprojekt DML

Die Inbetriebnahme der ersten Etappe der DML soll, unverändert gegenüber der letztmaligen Berichterstattung an den Regierungsrat, im Juni 2014 erfolgen. Die eng koordinierten Ausbauarbeiten sowie die Testphase ab Dezember 2012 sind auf die plamässige Betriebsaufnahme am 15. Juni 2014 ausgerichtet. Im Bahnhof Oerlikon erstellen die SBB für die Stadt Zürich grosse Teile der «Quartieranbindung Ost» sowie die städtische «Quartierverbindung Oerlikon». Die Ausbauten für die DML in Oerlikon erfolgen eng abgestimmt mit diesen städtischen Projekten. Die Bauarbeiten für die einzelnen Etappen mit den jeweils voranlaufenden Baubewilligungsverfahren sind ebenfalls auf Kurs. Aufgrund der straffen Termine wurden die verschiedenen Plangenehmigungsverfahren eng mit dem BAV koordiniert.

4.2 Koordination mit den Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und den weiteren Streckenausbauten

Die Durchmesserlinie, die nationalen Ausbauten im Grossraum Zürich und in der Ostschweiz im Rahmen des Projekts «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) und des Anschlusses an das europäische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz (HGV) sowie die Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn werden eng miteinander koordiniert. Die laufenden Planungen und Bauarbeiten erlauben den Ausbau des Bahnangebots in der Agglomeration Zürich in drei Etappen ab Juni 2014 bis Ende 2018. Für die Ausbauten der 4. Teilergänzungen bewilligte der Kantonsrat am 4. Oktober 2010 einen Rahmenkredit von 346,5 Mio. Franken (Vorlage 4675a). Die Finanzierung der ZEB-Ausbauten durch den Bund ist ebenfalls gesichert.

Am 4. Mai 2012 fand der Spatenstich für die Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn statt. Die Bauarbeiten für die erste Etappe sollen rechtzeitig auf den ausserordentlichen Fahrplanwechsel im Juni 2014 abgeschlossen werden. Die weiteren Arbeiten für die zweite und dritte Etappe schreiten planmässig voran. Einzig am rechten Seeufer könnte sich die Einführung der zu den Hauptverkehrszeiten verkehrenden S20 aufgrund von Beschwerden im Plangenehmigungsverfahren verzögern. Diese Verzögerung hätte keinen Einfluss auf die Inbetriebnahmen der übrigen Angebote.

5. Kosten

5.1 Endkostenprognose

Die trilaterale Vereinbarung zwischen Bund, SBB und Kanton Zürich für das Gesamtprojekt DML sieht einen Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis 2005) vor. Die SBB schätzten die mutmasslichen Endkosten Ende 2012 auf 2020,5 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) und weichen damit kaum von ihrer Ende 2011 abgegebenen Prognose ab. Im Kostenrahmen ist eine Reserve von 109,5 Mio. Franken enthalten. Davon werden gemäss der Prognose der SBB bis Bauabschluss rund 99 Mio. Franken beansprucht werden müssen. Der Lenkungsausschuss hat am 25. März 2013 aufgrund des Antrags der SBB beschlossen, einen Reserveanteil von 70 Mio. Franken freizugeben. Der restliche Anteil von 39,5 Mio. Franken bleibt noch gesperrt. Die SBB nutzen weiterhin ihre Möglichkeiten zur Einhaltung des Kostenrahmens. Im Falle einer absehbaren Kostenüberschreitung würden sie den Bund und den Kanton Zürich umgehend informieren. Da sich die Baurisiken aufgrund des Baufortschritts und der zum Grossteil erfolgten Arbeitsvergaben zum Zeitpunkt der vorliegenden Berichterstattung stark vermindert haben, haben die Kostenrisiken entsprechend abgenommen.

5.2 Kostenstand und Finanzplanung

Mit Stichtag vom 31. Dezember 2012 weisen die SBB für das Gesamtprojekt DML folgende Kosten aus (Kostenstand gemäss Standbericht Nr. 23, alle Beträge in tausend Franken, Preisstand April 2005, ausschliesslich Mehrwertsteuer):

	Kostenbezugsbasis (Stand Vereinbarung)	Ist-Kosten (Netto)
Abschnitt 0 (Planung, Projektierung, Vorinvestitionen)	217 000	227 237
Abschnitt 1 (Anbindung Zürich Altstetten / Zürich Wiedikon)	283 000	178 642
Abschnitt 2 (Bahnhof Löwenstrasse)	574 900	478 480
Abschnitt 3 (Weinbergtunnel)	438 200	430 845
Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon einschliesslich Gleis 7/8)	408 400	305 342
Risiko und Reserven	109 500	–
Gesamtkosten DML (einschliesslich Reserven)	2 031 000	1 620 546

Der Kanton Zürich hat die DML bis Ende 2012 mit Zahlungen von gesamthaft 680,2 Mio. Franken finanziert (ordentliche Finanzierung und Anteil Vorfinanzierung, siehe Ziff. 2.3). Zusätzlich bezahlt wurden nicht rückforderbare Mehrwertsteuern im Umfang von 2,6 Mio. Franken 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.

Der Konsolidierte Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2013–2016 des Verkehrsfonds berücksichtigt den Finanzbedarf der DML entsprechend dem Kenntnisstand im Frühjahr 2011. Die neue KEF-Planung für die Jahre 2014–2017 wird gegenüber der früheren Planung verminderte Rückzahlungen an den Kanton Zürich wegen des geringeren Zahlungsausstands des Bundes berücksichtigen. Dies führt zu geringeren Investitionseinnahmen und entsprechend zu höheren Nettoinvestitionen in den KEF-Jahren 2014–2016. Die für 2013 benötigten kantonalen Mittel sind im Budget 2013 eingestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 2012 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