

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 10. September 2014

946. Gesamtprojekt Durchmesserlinie (Berichterstattung für das Jahr 2013)

1. Ausgangslage

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erstellen gemeinsam mit dem Bund und dem Kanton Zürich die neue Durchmesserlinie (DML) von Zürich Oerlikon durch den Weinbergtunnel zum unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse und weiter über die Kohledreieck- und die Letzigrabenbrücke nach Zürich Altstetten. Das Vorhaben wird auf der Grundlage des vom Regierungsrat am 19. März 2003 genehmigten Zusammenarbeitsvertrags zwischen dem Kanton Zürich und den SBB geplant und erstellt (RRB Nr. 375/2003). Der Regierungsrat hat als Teil dieses Beschlusses die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, ihm jährlich über den Projektfortschritt sowie die aufgelaufenen und noch zu erwartenden Kosten Bericht zu erstatten. Er nahm am 3. Juli 2013 mit Beschluss Nr. 767/2013 letztmals von der Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis.

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. Sie führten zum Abschluss der 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).

Am 15. Juni 2014 wurde der erste Teil der DML mit dem Bahnhof Löwenstrasse und der Neubaustrecke zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Oerlikon (Weinbergtunnel) planmässig in Betrieb genommen. Gleichzeitig erfolgte ein Fahrplanwechsel. Die S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 nutzen neu den Weinbergtunnel und den Bahnhof Löwenstrasse. Die Anbindung des Fernverkehrs mit der Neubaustrecke in Richtung Zürich Altstetten wird wegen baulicher Abhängigkeiten erst nach der Fertigstellung anderer Bauwerke (Letzigrabenbrücke) im Dezember 2015 erfolgen.

Die SBB orientieren die Besteller der DML halbjährlich mittels Standberichten über den erreichten Projekt- und Kostenstand. Der für das Projekt eingesetzte Lenkungsausschuss hat am 20. März 2014 den letzten Standbericht Nr. 25 mit Stichtag 31. Dezember 2013 genehmigt. Die vorliegende Berichterstattung stützt sich inhaltlich auf diesen ab. Sie hält zudem die Tätigkeiten bis zum 15. Juni 2014 zur Vorbereitung und Aufnahme des Betriebs von Bahnhof Löwenstrasse und Weinbergtunnel fest.

Die DML entfaltet ihre Wirkung für den öffentlichen Verkehr zusammen mit den vom Kantonsrat am 4. Oktober 2010 beschlossenen regionalen Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn (Vorlage 4675a). Diese Vorhaben sollen in drei Etappen erstellt und bis Dezember 2018 in Betrieb genommen werden. Die erste Etappe mit den Anpassungen an den Stellwerk- und Gleisanlagen am linken Zürichseeufer in Richtung Zug wurde planmässig mit der Inbetriebnahme des ersten Teils der DML und mit dem Fahrplanwechsel am 15. Juni 2014 dem Betrieb übergeben. Die insgesamt acht Projekte der zweiten Etappe, die mit dem zweiten Teil der DML im Dezember 2015 in Betrieb genommen werden sollen, sind mit Ausnahme des wegen Beschwerden verzögerten neuen Wendegleises im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen kosten- und terminmässig auf Kurs.

2. Finanzierung

Die trilaterale Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» vom 5. September 2008 hält entsprechend den Vorgaben des Bundes für Agglomerationsprojekte die massgebenden Gesamtinvestitionen von 2031 Mio. Franken auf der Preisbasis April 2005 fest. Die im Projektverlauf anfallende Vertrags- und Indexteuerung wird gemäss Ziffer 6.4 der Vereinbarung zusätzlich von den Bestellern Bund, Kanton und SBB übernommen. Die Teuerungsberechnung für die DML stützt sich auf den halbjährlich publizierten NEAT-Teuerungsindex. Dieser ist seit April 2005 (Preisbasis) bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung um rund 16% gestiegen. Aus heutiger Sicht werden bis zum Projektabschluss im Jahr 2017 rund 220 Mio. Franken an zusätzlichen Kosten zur Abgeltung der Teuerung auflaufen. Die Ende 2013 aktualisierte Finanzplanung für die DML geht aus diesem Grund von einem Mittelbedarf von rund 2250 Mio. Franken aus.

2.1 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr

Der Bund finanziert gemäss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» das Vorhaben zu einem Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisstand 2005) mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. 2013 hat er dem Projekt 89,5 Mio. Franken zur Verfü-

gung gestellt. Damit hat der Bund bis Ende 2013 gesamthaft 650,8 Mio. Franken aus diesem Finanzierungsgefäss an die DML entrichtet. Die mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgestimmte Finanzplanung sieht in den Jahren 2014 bis 2017 verbleibende Zahlungen von rund 113 Mio. Franken vor. Die Erhöhung des Gesamtbetrags gegenüber dem Preisstand 2005 ist durch die erwähnte Index- und Vertragsteuerung bedingt.

2.2 Bundesfinanzierung des Fernverkehrsanteils

Der Bahnhof Löwenstrasse soll entsprechend der trilateralen Vereinbarung ab Dezember 2015 auch vom Fernverkehr genutzt werden. Der Nutzen der DML wird zu einem Drittel dem Fernverkehr zugerechnet. Der Bund beteiligt sich aus diesem Grund mit einem weiteren Drittel an den Gesamtkosten des Vorhabens. Er stellt die entsprechenden Mittel aus unterschiedlichen Finanzierungsgefässen bereit. Bis Ende 2013 haben die SBB der DML aus den verschiedenen Leistungsvereinbarungen mit dem Bund 441,2 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Weiter hat der Bund einen ersten Beitrag von 77,5 Mio. Franken gestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG, SR 742.140.2) an die DML entrichtet. Somit erhielt das Projekt gesamthaft 518,7 Mio. Franken zur Finanzierung des Fernverkehrsanteils. Bund und SBB sehen bis 2016 weitere Zahlungen von 235,4 Mio. Franken vor. Diese sollen aus der laufenden Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016 sowie mit weiteren ZEB-Mitteln bereitgestellt werden. Ein geringer Restbetrag soll 2017 über die nachfolgende Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für die Jahre 2017 bis 2020 vergütet werden.

2.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich

Der Kanton Zürich übernimmt gemäss der trilateralen Vereinbarung den restlichen Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) an den Gesamtkosten der DML. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) leistet die entsprechenden Zahlungen aus dem Verkehrsfonds aufgrund der Ermächtigung des Regierungsrates (RRB Nr. 1170/2008). Bis Ende 2012 hat der Kanton Zürich 680,2 Mio. Franken an die DML bezahlt. Da Bund und SBB 2013 einen Teil ihres Zahlungsrückstandes ausgleichen konnten, hat der Kanton Zürich in diesem Jahr keine zusätzlichen Mittel an das Projekt überwiesen. Ende 2013 betrug der Zahlungsanteil des Kantons Zürich somit wie im Vorjahr 680,2 Mio. Franken. Davon dienen 625,6 Mio. Franken der ordentlichen Finanzierung und 54,6 Mio. Franken der Vorfinanzierung des Kantons Zürich für die ausstehenden Bundesanteile.

2.4 Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone

Der Kanton Zürich hat sich im Rahmen der trilateralen Vereinbarung für die DML im Jahr 2008 aufgrund der Finanzierungslücken bei Bund und SBB verpflichtet, das Projekt mit höchstens 500 Mio. Franken vorzufinanzieren. Die Nachbarkantone, denen die DML zusammen mit den Ausbauten der 4. Teilergänzungen ebenfalls einen grossen Nutzen bringt, beteiligen sich zu 37% an dieser Vorfinanzierung. Der Bund hat der DML seit diesem Zeitpunkt einen Teil seiner Mittel rascher als geplant zur Verfügung gestellt. Aus diesem Grund erreichte der vom Kanton Zürich und den Nachbarkantonen vorfinanzierte Anteil 2011 den höchsten Stand von 255,5 Mio. Franken. Bis Ende 2013 hat sich die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone auf 112 Mio. Franken vermindert. Dieser Betrag umfasst den Anteil des Kantons Zürich von 54,6 Mio. Franken sowie die von den Kantonen Aargau, Schaffhausen, Schwyz und Zug zur Verfügung gestellten zinslosen Darlehen von 57,4 Mio. Franken.

3. Tätigkeitsbericht für 2013

3.1 Bauausführung

Die SBB kamen mit den Bauarbeiten für die DML in der vorliegenden Berichtsperiode entsprechend den vereinbarten Terminzielen voran. Ende 2013 wurde der Einbau der bahntechnischen Ausrüstung im Weinbergstunnel und im neuen Bahnhof Löwenstrasse abgeschlossen. Die Mieterausbauten in den Ladengeschossen und der Einbau der Einrichtungen im Bahnhof folgten rechtzeitig bis zur Eröffnung im Juni 2014.

Die Ausführung der Kohledreieck- und der Letzigrabenbrücke in Richtung Altstetten schreitet termingerecht im Hinblick auf die Eröffnung im Dezember 2015 voran. Ein Grossteil der beiden Brückenkonstruktionen ist fertiggestellt. Die SBB haben Ende 2013 statische Mängel an den Brückenträgern festgestellt. Sie informierten die Besteller ordnungsgemäss über die Situation und die geplanten Massnahmen. Die ungenügend dimensionierten Bereiche werden im Rahmen der noch folgenden Bauvorgänge verstärkt. Die SBB werden dem BAV einen entsprechenden Projektänderungsantrag einreichen. Die versicherungstechnische Beurteilung des Schadens läuft.

Die Bauarbeiten im Bahnhof Oerlikon haben erheblichen Einfluss auf den Publikumsverkehr im und um den Bahnhof. Die SBB und die Stadt Zürich hatten die verschiedenen Bauzustände so geplant, dass der Betrieb auch in den Spitzenstunden reibungslos funktionierte. Im April 2014 wurde nach dem neuen Gleis 8 auch das Gleis 7 samt Perron plan-

mässig dem Betrieb übergeben. Die Bauarbeiten zur Verbreiterung der bestehenden Personenunterführungen sowie zur Erneuerung der Perrons sind im Gang.

Die SBB haben nach der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse mit dem Rückbau des nur für eine Übergangszeit vorgesehenen Bahnhofs Sihlpost begonnen und werden gleichzeitig das angrenzende Hochbauprojekt in der Europaallee weiter vorantreiben. Der heute noch provisorische Ausgang aus der Passage Sihlquai in Richtung Sihlpost kann wegen dieser Schnittstellen erst 2017 endgültig fertiggestellt werden. Die SBB werden im unterirdischen Bereich des Aufgangs zur Europaallee auf ihre Kosten weitere Ladenflächen erstellen.

Zwei Ereignisse überschatteten den Bauablauf. Mitte Juli 2013 streifte ein durchfahrender Personenzug einen Baukran. Diese Kollision hatte nur Sachschaden zur Folge. Mitte Februar 2014 wurde eine am Bau beteiligte Person im Bahnhof Oerlikon aus noch ungeklärten Gründen von einem Personenzug erfasst und dabei tödlich verletzt. In beiden Fällen sind die entsprechenden Untersuchungsverfahren noch im Gang.

3.2 Vorbereitung und Aufnahme des Betriebs

Alle Arbeiten zur Vorbereitung der Inbetriebnahme der DML sowie der Ausbauten der 4. Teilergänzungen werden seitens der SBB innerhalb der zu diesem Zweck gegründeten «Organisation DML Zürich plus» geleitet. Ihr Verantwortungsbereich umfasst neben dem Aufbau der Betriebs- und Erhaltungsorganisation für die DML ebenfalls die Steuerung der Rollmaterialbeschaffung.

Am 11. Juni 2014 erteilte das BAV den SBB die Betriebsbewilligung für den Bahnhof Löwenstrasse. Die Inbetriebnahme des ersten Teils der DML erfolgte planmässig am 15. Juni 2014. Seither befahren stündlich zwölf Züge der S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 den Weinbergtunnel in beiden Richtungen. Die Fahrgäste profitieren von den um sechs Minuten schnelleren Zugverbindungen ab Zürich Oerlikon über den Hauptbahnhof in Richtung linkes Seeufer und umgekehrt.

3.3 Kommunikation

Die SBB und der Kanton Zürich orientierten die Öffentlichkeit zu verschiedenen Gelegenheiten über die gewohnten Kommunikationskanäle. Am 26. November 2013 luden die SBB die Besteller und die Medien zur ersten Tunnelfahrt ein. Dieser Anlass läutete die dichtere Informationskampagne über die bevorstehende Inbetriebnahme des ersten Teils der DML ein.

Bereits im Vorfeld der Inbetriebnahme fand die Eröffnung des Bahnhofs Löwenstrasse und des Weinbergtunnels in den Medien und in der Bevölkerung grossen Widerhall. Am 12. Juni 2014 eröffneten die SBB und

der Kanton Zürich in Anwesenheit der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, verschiedener Mitglieder des Regierungsrates und des Stadtrates sowie weiterer Vertretungen aus Politik und Wirtschaft im Rahmen einer offiziellen Erstfahrt den neuen Bahnhof. Am 14. Juni 2014 besuchten rund 200 000 Personen das Eröffnungsfest rund um den neuen Bahnhof Löwenstrasse. Gleichzeitig mit dem ersten Teil der DML wurden auch die verschiedenen neuen Läden eröffnet.

Über die Meilensteine der Inbetriebnahme wurde in den Medien breit berichtet. Das neue Angebot der ersten Etappe mit kürzeren Fahrzeiten durch die DML wurde im Allgemeinen gut aufgenommen. Vereinzelt negative Reaktionen gingen zum Angebotsabbau im Bahnhof Wipkingen, zu den wegfallenden Tangentialzügen zwischen Zürich Wiedikon und Zürich Altstetten sowie zu den veränderten Fahrplänen in der March ein.

3.4 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 und SBB. Der gemeinsame Lenkungsausschuss genehmigte an seinen Sitzungen vom 18. September 2013 und 20. März 2014 die halbjährlichen Standberichte der SBB für die DML und ebenfalls für die Projekte der 4. Teilergänzungen. Der Vollzugausschuss tagte letztmals am 6. Juli 2012. Da das Projekt seither die damals beschlossenen Termin- und Kostenziele einhält, wurde in gegenseitiger Absprache auf weitere Sitzungen dieses Gremiums verzichtet.

4. Termine

4.1 Bauausführung Gesamtprojekt DML

Die Bauarbeiten für die DML verliefen entsprechend der vereinbarten Termine. Der Zeitplan bis zur Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML mit der Fernverkehrsanbindung in Richtung Zürich Altstetten im Dezember 2015 kann aus heutiger Sicht eingehalten werden.

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

Die Finanzierung der Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn erfolgt über den vom Kantonsrat am 4. Oktober 2010 beschlossenen Rahmenkredit (Vorlage 4675a). Die erste Etappe mit den Ausbauten am linken Zürichseeufer wurde plangemäss mit der Inbetriebnahme des ersten Teils der DML und innerhalb des bewilligten Kostenrahmens

erstellt. Die Ausbauten der 4. Teilergänzungen werden zudem eng koordiniert mit den nationalen Ausbauten im Grossraum Zürich und in der Ostschweiz im Rahmen des Projekts «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» und des Anschlusses an das europäische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz.

Bis Dezember 2015 werden in Abstimmung mit der Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML die Projekte der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen umgesetzt. Die Baubewilligungen liegen mit Ausnahme derjenigen für das Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen vor. Das Wendegleis wird sich wegen Beschwerden im Plangenehmigungsverfahren verzögern. Damit verbunden wird die Entlastungslinie am rechten Zürichseeufer (S20) erst verspätet in Betrieb genommen werden können. Die übrigen auf Dezember 2015 vorgesehenen Ausbauvorhaben verlaufen planmässig.

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 April 2005) vor. Die Ende 2013 von den SBB geschätzten Endkosten von 2021,2 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) bewegen sich knapp innerhalb des bewilligten Kostenrahmens. Die SBB führen das Projekt kostenbewusst und tragen damit wesentlich zum erwarteten Projektabschluss innerhalb des bewilligten Kostenrahmens bei. Angesichts des fortgeschrittenen Projektstands bestehen nur noch geringe Kostenrisiken bis zum Bauabschluss.

Bis zum Projektabschluss im Jahr 2017 werden gemäss vorläufigen Schätzungen gegenüber der Preisbasis April 2005 rund 220 Mio. Franken anrechenbare Index- und Vertragsteuerung auflaufen. Dieser Betrag wird zwischen den Bestellern Bund, Kanton Zürich und SBB aufgeteilt. Der Kanton Zürich erwartet in diesem Zusammenhang, dass der Bund ihm einen gewissen Teuerungsvorteil anrechnet, weil er das Projekt ohne Anrechnung der Zinskosten zu einem Teil vorfinanziert hat.

5.2 Kostenstand und Finanzplanung

Die SBB weisen mit Stichtag vom 31. Dezember 2013 für das Gesamtprojekt DML folgende Kosten aus (Kostenstand gemäss Standbericht Nr. 25, alle Beträge in tausend Franken, Preisstand April 2005, ohne 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	215 495
Abschnitt 2 (Bahnhof Löwenstrasse)	574 900	571 690
Abschnitt 3 (Weinbergtunnel)	438 200	472 589
Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon einschliesslich Gleis 7/8)	408 400	390 436
Risiko und Reserven	109 500	–
Gesamtkosten DML (einschliesslich Reserven)	2 031 000	1 877 447

Der Kanton Zürich hat die DML bis Ende 2013 mit Zahlungen von gesamthaft 680,2 Mio. Franken finanziert (ordentliche Finanzierung und Anteil Vorfinanzierung, siehe Ziff. 2.3). Zusätzlich bezahlt wurden 2,6 Mio. Franken an nicht rückforderbaren 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) 2014–2017 des Verkehrsfonds sind die bis zum Abschluss des Grossprojektes voraussichtlich benötigten Mittel für die DML von rund 61 Mio. Franken eingestellt. Die für 2014 benötigten kantonalen Mittel sind im Budget 2014 eingestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 2013 über die Arbeiten im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie und dem Bahnhof Löwenstrasse wird zur Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an die SBB, Grossprojekt Durchmesserlinie, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich, sowie an die Finanzdirektion, die Bau- und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi