

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

Sitzung vom 8. Juli 2015

### **734. Gesamtprojekt Durchmesserlinie (Berichterstattung für das Jahr 2014)**

#### **1. Ausgangslage**

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erstellen gemeinsam mit dem Bund und dem Kanton Zürich die neue Durchmesserlinie (DML). Diese führt von Zürich Oerlikon durch den Weinbergtunnel zum unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse und weiter über die Kohledreieck- und die Letzigrabenbrücke nach Zürich Altstetten. Der Regierungsrat genehmigte am 19. März 2003 als Grundlage für die Planung und den Bau des Grossprojektes den Zusammenarbeitsvertrag zwischen dem Kanton Zürich und den SBB (RRB Nr. 375/2003). Die Volkswirtschaftsdirektion wurde im Rahmen dieses Beschlusses mit der jährlichen Berichterstattung über den Projektfortschritt sowie die aufgelaufenen und noch zu erwartenden Kosten beauftragt. Der Regierungsrat nahm am 10. September 2014 mit Beschluss Nr. 946/2014 letztmals von der Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis. Darin wurde auch über die Betriebsaufnahme des ersten Teils der DML mit dem Bahnhof Löwenstrasse und der Neubaustrecke zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Oerlikon (Weinbergtunnel) und den damit einhergehenden Fahrplanwechsel berichtet. Die Züge der S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 nutzen seither die Neubaustrecke und den unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse.

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).

Die SBB orientieren die Besteller der DML halbjährlich mittels Standberichten über den erreichten Projekt- und Kostenstand. Der für das Projekt eingesetzte Lenkungsausschuss hat diesen letztmals am 26. März 2015 mit Stichtag 31. Dezember 2014 genehmigt. Die vorliegende Berichterstattung stützt auf diesen Projektstand ab.

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 für den Betrieb der zweiten Etappe nötigen Ausbauten sind mit Ausnahme des Projektes für ein Wendegleis im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen terminlich auf Kurs. Dieses verzögert sich aufgrund eines Beschwerdeverfahrens. Am 20. November 2014 wurde der neue Bahnhof Marthalen eingeweiht. Die Ausbauten an den Bahnhöfen Illnau, Pfäffikon ZH und Knonau werden bis Herbst 2015 abgeschlossen. Im Sommer 2015 werden die Bauarbeiten für die auf Dezember 2018 geplanten Ausbauten der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen aufgenommen.

## **2. Finanzierung**

Der Kostenrahmen der DML beträgt gemäss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» 2031 Mio. Franken auf der Preisbasis April 2005. Die Besteller Bund, Kanton und SBB übernehmen zusätzlich die im Projektverlauf anfallende Vertrags- und Indexteuerung. Der gemäss Ziff. 6.3 der Vereinbarung für die Teuerungsberechnung anzuwendende NEAT-Teuerungsindex ist gegenüber der Preisbasis bis zum Stichtag vom 31. Dezember 2014 um rund 15% gestiegen. Die gegenwärtige Finanzplanung für die DML geht von einem tatsächlichen Mittelbedarf von 2247 Mio. Franken einschliesslich der anrechenbaren Teuerung aus.

### ***2.1 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr***

Der Bund finanziert gemäss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» einen Drittel oder 677 Mio. Franken des Projektes mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr (Preisstand 2005). 2014 hat er 55,4 Mio. Franken an das Projekt beigetragen. Bis Ende 2014 hat er gesamthaft 698,5 Mio. Franken aus diesem Fonds an die DML entrichtet. Die gegenwärtige Finanzplanung für die DML sieht die restlichen Zahlungen von rund 59 Mio. Franken einschliesslich des Teuerungsanteils in den Jahren 2015 bis 2018 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 ab Dezember 2015 entsprechend der trilateralen Vereinbarung auch vom Fernverkehr genutzt werden. Der Nutzen der DML wird zu einem Drittel dem Fernverkehr zugerechnet.

Aus diesem Grund beteiligt sich der Bund zu einem weiteren Drittel an den Gesamtkosten des Vorhabens. Er stellt die entsprechenden Mittel aus unterschiedlichen Finanzierungsgefässen bereit. Die SBB stellten dem Projekt bis Ende 2014 aus den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund 444,6 Mio. Franken zur Verfügung. Daneben bezahlte der Bund 162,0 Mio. Franken an die DML, gestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2). Somit erhielt das Projekt bis Ende 2014 gesamthaft 606,6 Mio. Franken zur Finanzierung des Fernverkehrsanteils. Bund und SBB sehen aus diesen Gefässen bis 2018 weitere Zahlungen von 147,7 Mio. Franken vor. Sie sollen über die beiden Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2013–2016 und 2017–2020 sowie mit weiteren ZEB-Mitteln finanziert werden.

### ***2.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich***

Der Kanton Zürich beteiligt sich gemäss der trilateralen Vereinbarung mit einem Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) an den Gesamtkosten der DML. Der Regierungsrat hat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit Beschluss Nr. 1170/2008 zur Leistung der Zahlungen aus dem Verkehrsfonds ermächtigt. 2014 entrichtete der Kanton Zürich 10,7 Mio. Franken an das Projekt. Der tiefe Beitrag liegt darin begründet, dass der Bund zusätzliche Mittel zum Abbau der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich zur Verfügung stellte (s. Ziff. 2.4 unten). Ende 2014 betrug der Zahlungsanteil des Kantons Zürich 690,9 Mio. Franken (ohne MWSt). Davon dienen 686,1 Mio. Franken der ordentlichen Finanzierung und 4,8 Mio. Franken der Vorfinanzierung der noch ausstehenden Bundesanteile.

### ***2.4 Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone***

Im Rahmen der trilateralen Vereinbarung für die DML aufgrund der Finanzierungslücken bei Bund und SBB verpflichtete sich der Kanton Zürich, das Projekt mit höchstens 500 Mio. Franken vorzufinanzieren. Die Nachbarkantone, welchen die DML zusammen mit den Ausbauten der 4. Teilergänzungen ebenfalls einen grossen Nutzen bringt, beteiligen sich an dieser Vorfinanzierung. Da der Bund seit Baubeginn höhere Beiträge an das Projekt leisten konnte, als beim Vereinbarungsabschluss vorgesehen war, wurden der Kanton Zürich und die Nachbarkantone bei der Vorfinanzierung entlastet. Der höchste Stand der Vorfinanzierung von 255,5 Mio. Franken wurde 2011 erreicht. Der vorfinanzierte Anteil hat sich Ende 2014 auf 62,1 Mio. Franken vermindert. Dieser Betrag umfasst die verbleibende vorzeitige Zahlung des Kantons Zürich von 4,8 Mio. Franken sowie die von den Kantonen Aargau, Schaffhausen, Schwyz und Zug zur Verfügung gestellten zinslosen Darlehen von 57,3 Mio. Franken.

### **3. Tätigkeitsbericht für 2014**

#### ***3.1 Bauausführung***

Die SBB führten die Bauarbeiten in der vorliegenden Berichtsperiode gemäss den vereinbarten terminlichen Zielen. Die Arbeiten für den ersten Teil der DML konnten mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse und des Weinbergtunnels am 15. Juni 2014 abgeschlossen werden. Die baulichen Abschlussarbeiten an der westlichen Zufahrtsrampe zum Bahnhof Löwenstrasse wurde Ende 2014 vollendet. Die SBB führten die Projektierung der von den Bestellern 2014 genehmigten Projektanpassung für den Ausgang zur Europaallee weiter. Dieses mehrheitlich durch die SBB Immobilien finanzierte Projekt wird von der Projektorganisation DML bis Ende 2017 ausgeführt. Verschiedene Rückbauarbeiten im Bereich des Hauptbahnhofs und beim Installationsschacht Brunnenhof sind noch bis Mitte 2015 im Gang.

Die Verstärkungsmassnahmen zur Behebung der statischen Mängel an den Brückenträgern der Letzigraben- und der Kohledreieckbrücke konnten dank der guten Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten im Juli 2014 durch das BAV genehmigt werden und sind in Umsetzung. Die rechtzeitige Fertigstellung der Brückenbauwerke im Hinblick auf den vertraglich vereinbarten Inbetriebnahmetermin im Dezember 2015 ist nicht infrage gestellt. Die versicherungstechnische Beurteilung des Schadens ist im Gang.

Die Ausführung der Gleis- und Perronanlagen, die Verbreiterung der Personenunterführungen sowie die Aufweitung der Brückenbauwerke über die Schaffhauserstrasse im Bahnhof Oerlikon schreiten planmässig voran mit dem Ziel der Fertigstellung der Publikumsanlagen im Herbst 2016. Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 werden alle acht Gleise im Bahnhof Oerlikon zur Verfügung stehen. Die Bauarbeiten erfordern grössere Bauprovisorien mit Komforteinbussen für Fahrgäste sowie Passantinnen und Passanten. Der reguläre Bahnbetrieb wurde mit Ausnahme der im Bauprogramm festgelegten und vorgängig bekannt gemachten Wochenendsperrungen sichergestellt.

#### ***3.2 Kommunikation***

Die SBB und der Kanton Zürich informierten die Öffentlichkeit während der Berichtsperiode über die gewohnten Kommunikationskanäle. Ende November 2014 fand eine Medienorientierung über den Halbzeitstand der Bauarbeiten im Bahnhof Oerlikon statt. Die Besucherführungen im Hauptbahnhof Zürich wurden Ende Februar 2014 eingestellt. Gesamthaft hatten an den rund 3500 Anlässen 80000 Interessierte teilgenommen. Im Juni 2014 wurden der Bahnhof Löwenstrasse und der Weinbergtunnel feierlich eingeweiht und in Betrieb genommen. Am

12. Juni 2014 fand im Beisein der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, verschiedener Regierungs- und Stadtratsmitglieder sowie weiterer Vertretungen aus Politik und Wirtschaft eine Erstfahrt und ein Medienanlass im Hauptbahnhof Zürich statt. Am 14. Juni 2015 besuchten rund 200 000 Personen das Eröffnungsfest rund um den neuen Bahnhof Löwenstrasse. Das Medienecho war gross. Seit 15. Juni 2014 nutzen die S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 die Neubaustrecke. Die kürzeren Fahrzeiten durch die DML wurden im Allgemeinen gut aufgenommen. Der Angebotsabbau am Bahnhof Wipkingen und die neue Anbindung des Busangebotes an die S-Bahn am linken Seeufer lösten einige Reaktionen von Fahrgästen und Öffentlichkeit aus. Ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 soll der Bahnhof Löwenstrasse von den halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Linien S2, S8, S14 und S19 sowie vom Fernverkehr genutzt werden. Die genaue Ausgestaltung des Fahrplanangebots ist Bestandteil der laufenden kantonalen und nationalen Fahrplanverfahren. Die Einweihung der Brückenbauwerke in Richtung Altstetten soll Ende Oktober 2015 im kleineren Rahmen gefeiert werden.

### ***3.3 Projektcontrolling***

Die SBB informierten die Besteller ordnungsgemäss an den halbjährlichen Sitzungen des Controlling- und Lenkungsausschusses. Die Berichterstattung richtet sich weiterhin nach der Ende November 2011 vom BAV in Kraft gesetzten Weisung für die DML. Der Kanton Zürich nahm seine Interessen wie in den Vorjahren innerhalb der gemeinsamen Projektorganisation mit Bund, SBB und Kanton Zürich wahr. Der gemeinsame Lenkungsausschuss genehmigte am 17. September 2014 und 26. März 2015 die von den SBB erarbeiteten Standberichte für die DML und für die Projekte der 4. Teilergänzungen. Der Vollzugausschuss tagte 2014 nicht, weil kein Entscheidungsbedarf bestand. Da das Projekt die beschlossenen Termin- und Kostenziele einhält, wird eine weitere Sitzung des Vollzugausschusses nur noch bei Bedarf einberufen.

### ***3.4 Vorbereitung der Betriebsaufnahme der zweiten Etappe***

Alle Arbeiten zur Vorbereitung der Inbetriebnahme der DML sowie der Ausbauten der 4. Teilergänzungen werden seitens 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 auch die Steuerung der Rollmaterialbeschaffung. Nachdem der erste Teil der DML im Juni 2014 termin- und plangemäss dem Betrieb übergeben wurde, bereitet die Organisation nun die Inbetriebnahme des zweiten Teils auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 vor.

## **4. Termine**

### ***4.1 Bauausführung Gesamtprojekt DML***

Die Anbindung des Bahnhofs Löwenstrasse für den Fernverkehr in Richtung Westen soll vereinbarungsgemäss auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 erfolgen. Die Bauarbeiten und Verstärkungen an der Letzigraben- und der Kohledreieckbrücke schreiten im engen Zeitrahmen planmässig voran. Aus heutiger Sicht ist der Inbetriebnahmeterrmin der Fernverkehrsanbindung in Richtung Westen im Dezember 2015 sichergestellt.

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

Die Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn werden über den vom Kantonsrat am 4. Oktober 2010 bewilligten Rahmenkredit (Vorlage 4675a) finanziert. Die erste Etappe wurde plangemäss im Juni 2014 zusammen mit dem Bahnhof Löwenstrasse umgesetzt. Die Bauarbeiten für die zweite Etappe der 4. Teilergänzungen schreiten termingerecht voran. Die Ausbauten sollen zusammen mit dem zweiten Teil der DML im Dezember 2015 in Betrieb genommen werden. Eine Ausnahme bildet das Projekt Wendegleis Herrliberg-Feldmeilen, das durch ein Beschwerdeverfahren blockiert ist. Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts zugunsten der SBB wurde an das Bundesgericht weitergezogen. Dadurch verzögert sich die auf Dezember 2015 geplante Einführung der Entlastungslinie am rechten Zürichseeufer (S20) jedoch weiter.

## **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 2014 von den SBB geschätzten Endkosten von 2028,2 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) bewegen sich anhaltend knapp unter dem bewilligten Kostenrahmen. Die Kostenrisiken, die zu einer Überschreitung des vertraglich vereinbarten Kostenrahmens führen könnten, sind aufgrund des Baufortschritts und der beinahe vollständig erfolgten Arbeitsvergaben nur noch gering. Allfällige Mehrkosten müssten von den Bestellern gemäss Ziff. 6.5 der trilateralen Vereinbarung vor deren Ausführung ausdrücklich genehmigt werden. Der Grundkredit des Kantons Zürich einschliesslich der vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1341/2007 am 5. September 2007 genehmigten zusätzlichen Mittel für die DML enthält noch Reserven, aus denen allfällige Mehrkosten finanziert werden könnten.

Der Kanton Zürich verzichtete in der trilateralen Vereinbarung auf Zinsansprüche für die von ihm vorfinanzierten Bundesmittel. Im Gegenzug hatte der Bund dem Kanton Zürich im Rahmen der Vertragsverhandlungen eine finanzielle Entlastung in Form des sogenannten Teuerungsvorteils in Aussicht gestellt. Gemäss der Anfang 2015 erhaltenen Zusage des Bundes soll der Kanton Zürich bei der Schlussabrechnung um voraussichtlich 8 bis 10 Mio. Franken entlastet werden. Bei der definitiven Abrechnung der Beteiligungen der Nachbarkantone an der Vorfinanzierung wird diese Entlastung berücksichtigt.

### **5.2 Kostenstand und Finanzplanung**

Die SBB geben die Kosten für das Gesamtprojekt DML mit Stichtag vom 31. Dezember 2014 folgendermassen an (Kostenstand gemäss Standbericht Nr. 27, alle Beträge in tausend Franken, Preisstand April 2005, ohne MWSt):

	Kostenbezugsbasis (Stand Vereinbarung)	Ist-Kosten (Netto)
Abschnitt 0 (Planung, Projektierung, Vorinvestitionen)	217 000	227 237
Abschnitt 1 (Anbindung Zürich Altstetten / Zürich Wiedikon)	283 000	258 499
Abschnitt 2 (Bahnhof Löwenstrasse)	574 900	634 612
Abschnitt 3 (Weinbergtunnel)	438 200	491 632
Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon einschliesslich Gleis 7/8)	408 400	448 263
Risiko und Reserven	109 500	–
Ausgewiesene Teuerung bis 31. Dezember 2014	192 825	–
<b>Gesamtkosten DML (einschliesslich Reserven)</b>	<b>2 223 825</b>	<b>2 060 243</b>

Der Kanton Zürich hat die DML bis Ende 2014 mit Zahlungen von gesamthaft 690,9 Mio. Franken finanziert (ordentliche Finanzierung und Anteil Vorfinanzierung, siehe Ziff. 2.3). Zusätzlich bezahlt wurden nicht rückforderbare Mehrwertsteuern von 3,4 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.

Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2015–2018 des Verkehrsfonds sind die für den Projektabschluss benötigten Mittel von rund 39 Mio. Franken bis ins Jahr 2016 eingestellt. Die für 2015 vorgesehenen Mittel sind im Budget 2015 eingestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 2014 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 Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**