

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 24. August 2016

775. Gesamtprojekt Durchmesserlinie (Berichterstattung für das Jahr 2015)

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 8. Juli 2015 mit Beschluss Nr. 734/2015 letztmals von der Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion Kenntnis.

2008 führten der Bund, die SBB und der Kanton Zürich weitere Verhandlungen zur Ausfinanzierung des Grossprojektes. Diese führten zum Abschluss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» vom 5. September 2008 mit einem Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis April 2005). Dieser umfasst zusätzlich zum ursprünglich bewilligten Vorhaben die Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon um die Gleise 7 und 8. Das Finanzierungskonzept für die DML sieht eine teilweise Vorfinanzierung des Bundesanteils durch den Kanton Zürich vor (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 am 16. März 2016 den Arbeitsstand mit Stichtag 31. Dezember 2015 letztmals genehmigt.

Die SBB haben die Bauarbeiten in der Berichtsperiode vereinbarungsgemäss weitergeführt mit dem Ziel der Betriebsaufnahme des zweiten Teils der DML im Dezember 2015. Sie erstellten die auf diesen Zeitpunkt vorgesehenen Anlageteile termingerecht und ohne besondere Vorkommnisse. Die Inbetriebnahme erfolgte auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 zusammen mit den weiteren Ausbauten der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Dank der neuen In-

frastruktur wurde ein deutlicher Angebotsausbau auf dem ganzen ZVV-Netz ermöglicht. Der Bahnhof Löwenstrasse wird seither vom Fernverkehr und von den halbstündlich verkehrenden vier S-Bahn-Linien S2, S8, S14 und S19 genutzt. Die einzige Terminverzögerung ergibt sich weiterhin bei der am rechten Zürichseeufer ursprünglich auf Ende 2015 geplanten Entlastungslinie S20. Die Einführung dieses Angebots kann wegen eines Beschwerdeverfahrens gegen den Bau des Wendegleises in Herrliberg-Feldmeilen frühestens drei Jahre später erfolgen.

Der dritte und letzte Ausbauschritt der 4. Teilergänzungen ist auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 geplant. Dieser bringt angebotsseitige Verbesserungen im Raum Winterthur und zugleich einen Kapazitätsausbau für den stark belasteten Bahnkorridor Zürich–Winterthur. Im Herbst 2015 schloss die Volkswirtschaftsdirektion die entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB ab. Gleichzeitig nahmen die SBB die Bauarbeiten im Hauptbahnhof Winterthur auf.

Die Bahnhofausbauten im Tösstal und im Stammertal sollen ab dem zweiten Halbjahr 2016 nach dem Vorliegen der rechtskräftigen Baubewilligungen beginnen. Die Bauprogramme sind aus Sicht der SBB terminlich eng. Sie haben wegen dieser Terminrisiken eine zusätzliche Baukoordination für den Raum Winterthur geschaffen.

2. Finanzierung

Bund, Kanton und SBB haben als Besteller der DML im Rahmen der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» Investitionen von höchstens 2031 Mio. Franken auf der Preisbasis April 2005 bewilligt. Sie übernehmen zusätzlich die im Projektverlauf anfallende Vertrags- und Indexsteuerung auf der Grundlage des NEAT-Teuerungsindexes. Die gegenwärtige Finanzplanung für die DML geht von einem Mittelbedarf bis zum Bauabschluss von 2274 Mio. Franken einschliesslich der anrechenbaren Teuerung aus.

2.1 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr

Der Bund übernimmt gemäss der trilateralen Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» einen Drittel der Gesamtkosten. Er finanziert aus diesem Grund 677 Mio. Franken mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr (Preisstand 2005, ohne MWSt). Bis Ende 2015 hat er aus diesem Fonds 731,1 Mio. Franken einschliesslich der anrechenbaren Teuerung ans Projekt entrichtet. In den Jahren 2016 bis 2018 will er weitere 17 Mio. Franken für die DML zur Verfügung stellen.

2.2 Bundesfinanzierung des Fernverkehrsanteils

Der Nutzen der DML wird gemäss der trilateralen Vereinbarung zu einem Drittel dem Fernverkehr zugerechnet. Dieser nutzt wie vorgesehen mit der Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML die Neubaustrecke und den Bahnhof Löwenstrasse. Aufgrund dieser Nutzungszuteilung übernimmt der Bund einen Drittel der Gesamtkosten des Vorhabens. Die entsprechenden Mittel werden aus unterschiedlichen Finanzierungsgefässen bereitgestellt. Aus den verschiedenen Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB wurden dem Projekt bis Ende 2015 455,2 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Die auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG, SR 742.140.2) gestützten Zahlungen beliefen sich auf 211,0 Mio. Franken. Die gesamten über den Fernverkehrsanteil finanzierten Zahlungen beliefen sich damit bis Ende 2015 auf 666,2 Mio. Franken. Bund und SBB sehen die Zahlung des auf dem heutigen Projektstand errechneten Restbetrags von 102,8 Mio. Franken in den Jahren 2016–2018 vor. Diese Mittel sollen über die beiden Leistungsvereinbarungen Bund/SBB für die Jahre 2013–2016 und 2017–2020 sowie auf der Grundlage des ZEBG bereitgestellt werden.

2.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich

Der Kanton Zürich übernimmt gemäss der trilateralen Vereinbarung einen Drittel oder 677 Mio. Franken (Preisbasis April 2005, ohne MWSt) der Gesamtkosten der DML. Der Regierungsrat hat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit Beschluss Nr. 1170/2008 zur Leistung der Zahlungen aus dem Verkehrsfonds ermächtigt. Der Kanton Zürich leistete 2015 Zahlungen von 36,7 Mio. Franken an die DML. Ende 2015 erreichte der gesamte Zahlungsanteil des Kantons Zürich 727,6 Mio. Franken einschliesslich der anrechenbaren Teuerung. Der vom Kanton Zürich vorfinanzierte Anteil verringerte sich weiter. Der ordentlich finanzierte Anteil betrug 726,0 Mio. Franken, ein Restbetrag von 1,6 Mio. Franken dient der Vorfinanzierung der noch ausstehenden Bundesanteile. Der Kanton Zürich sieht gemäss dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2016–2019 Restzahlungen von 3,9 Mio. Franken für die DML vor.

2.4 Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich und die Nachbarkantone

Der Kanton Zürich hat sich im Rahmen der trilateralen Vereinbarung für die DML 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 an der Finanzierung mit 100 Mio. Franken.

gen 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. Dieser Betrag hat sich bis Ende 2015 auf 55,9 Mio. Franken vermindert. Er umfasst die verbleibende vorzeitige Zahlung des Kantons Zürich von 1,6 Mio. Franken sowie die von den Kantonen Aargau, Schaffhausen, Schwyz und Zug zur Verfügung gestellten zinslosen Darlehen von 54,3 Mio. Franken. Die SBB sehen in der Finanzplanung für die DML die trachenweise Rückzahlung der Darlehen in den Jahren 2016 und 2017 vor.

3. Tätigkeitsbericht für 2015

3.1 Bauausführung

Die SBB führten in der vorliegenden Berichtsperiode die Bauarbeiten mit dem Ziel der termingerechten Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML im Dezember 2015 weiter. Sie konnten die im Sommer 2014 bewilligten Verstärkungsmassnahmen für die Behebung der statischen Mängel bei der Letzigraben- und Kohledreieckbrücke im engen terminlichen Rahmen umsetzen. Die versicherungstechnische Beurteilung des Schadenfalles wurde bis Ende 2015 geregelt. Rund die Hälfte der Zusatzkosten von 17 Mio. Franken wird von der Versicherung des beauftragten Planers übernommen. Die andere Hälfte sind Kosten, die bei einer korrekten Dimensionierung der Brückenbauwerke ohnehin angefallen wären. Diese sind von den Bestellern als Teil des Gesamtkredites zu finanzieren. Anfang Oktober 2015 fanden die ersten Ausbildungs- und Testfahrten auf den neuen Brückenbauwerken statt. Die neue Fernverkehrsverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Zürich Altstetten wurde am 26. Oktober 2015 eingeweiht. Das BAV erteilte am 9. Dezember 2015 die Betriebsbewilligung für die neue Anlage. Die für die Inbetriebsetzung der Anlage zuständige «Organisation DML Zürich plus» hat mit der Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML anlässlich des Fahrplanwechsels vom 13. Dezember 2015 ihre Arbeiten erfolgreich abgeschlossen.

Die Projektleitung der DML hat im Juni 2015 mit dem Aufgang Europaallee den Bau des letzten Anlagenteils im Bereich des Hauptbahnhofes begonnen. Dieser umfasst neben den Publikumsanlagen grössere von SBB Immobilien bestellte Verkaufsflächen im Aufgangsbereich. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich Ende 2017 abgeschlossen. Der Rückbau der Baustellen um den Hauptbahnhof ist weitgehend abgeschlossen. Die SBB haben im Juli 2015 den Installationsplatz Brunnenhof der Stadt übergeben.

Die Bauarbeiten im Bahnhof Oerlikon schritten entsprechend den Planungen der SBB voran. Sie konnten anlässlich des Fahrplanwechsels vom 13. Dezember 2015 die achtgleisige Gleisanlage ordnungsgemäss dem Betrieb übergeben. Die Anpassungen an den Perronanlagen und die Verbreiterung der Personenunterführungen dauern bis Ende 2016.

3.2 Kommunikation

Die SBB und der Kanton Zürich setzten ihre bisherige Projektkommunikation während der Berichtsperiode fort. Sie informierten über die gewohnten Kommunikationskanäle. Mitte Oktober 2015 wurden zudem die Medien ein weiteres Mal über den erreichten Projektstand informiert. Die SBB nutzten die Gelegenheit, um die Medien über die ergriffenen Verstärkungsmassnahmen an den Brückenbauwerken zu orientieren. Die Einweihung der Brückenbauwerke am 26. Oktober 2015 umfasste gleichzeitig die Eröffnung der Fernverkehrsanbindung des Bahnhofs Löwenstrasse in Richtung Westen.

Am 13. Dezember 2015 führten die SBB und der ZVV den neuen Verbundfahrplan ein. Seither nutzen sowohl Fern- als auch S-Bahn-Züge den unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse ohne nennenswerte Vorkommnisse.

3.3 Projektcontrolling

Die SBB informierten die Besteller in der Berichtsperiode ordnungsgemäss an den halbjährlichen Sitzungen des Controlling- und Lenkungsaussusses. Der gemeinsame Lenkungsausschuss genehmigte am 16. September 2015 und am 16. März 2016 die von den SBB erarbeiteten Standberichte für die DML und für die Projekte der 4. Teilergänzungen.

Die trilaterale Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» sieht einen Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken einschliesslich einer offenen Reserve von 109,5 Mio. Franken vor. Die SBB legten den Bestellern seit Vereinbarungsabschluss halbjährlich die bisherige Kostenentwicklung und ihre Endkostenprognose vor. Der Regierungsrat nahm im Rahmen der letztmaligen Berichterstattung am 8. Juli 2015 davon Kenntnis, dass sich die geschätzten Endkosten anhaltend knapp unter dem bewilligten Kostenrahmen bewegen (RRB Nr. 734/2015). Auf der Grundlage der Berichterstattung der SBB wurde das Risiko einer Kostenüberschreitung aufgrund des grossen Baufortschritts und der beinahe vollständig erfolgten Arbeitsvergaben als gering eingestuft.

Im Herbst 2014 vereinbarten die Besteller der DML mit den SBB im Rahmen des regelmässigen Projektcontrollings eine vertiefte Überprüfung ihrer Endkostenprognose auf der Grundlage der Projektbuchhaltung und der Abschätzung der verbleibenden Aufwendungen bis zum

Bauabschluss. Ende August 2015 legten die SBB den Bestellern das Ergebnis dieser Abklärungen vor. Sie stellten fest, dass der bewilligte Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis April 2005) entgegen ihren bisherigen Beurteilungen um voraussichtlich 36,2 Mio. Franken bzw. 1,8% überschritten werde. Sie begründeten die Mehrkosten hauptsächlich mit grösseren Aufwendungen für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon unter vollem Betrieb und mit nicht von dritter Seite gedeckten Zusatzkosten zur Verstärkung der beiden Brückenbauwerke.

Die trilaterale Vereinbarung für das «Gesamtprojekt DML» legt in Ziff. 6.5 fest, dass allfällige Mehrkosten von den Bestellern gegenüber dem bewilligten Kostenrahmen ausdrücklich zu genehmigen sind. Die SBB haben daher gleichzeitig mit der Mitteilung der Kostenüberschreitung den Bestellern beantragt, die Finanzierung der Zusatzkosten zu regeln. Diese haben bis Ende 2015 entsprechende Verhandlungen auf Direktionsstufe geführt, die aufgrund unterschiedlicher Auslegungen der vertraglichen Finanzierungspflichten ergebnislos verliefen. Die Volkswirtschaftsdirektion ersuchte daher das BAV Ende Mai 2016, diese Frage dem Vollzugsausschuss DML zur Behandlung vorzulegen, um eine Einigung unter den verschiedenen Parteien zu finden. Die weiteren Schritte werden sich nach dem Verhandlungsergebnis richten.

4. Termine

4.1 Bauausführung Gesamtprojekt DML

Die Bauarbeiten konnten ordnungsgemäss weitergeführt werden. Die fahrplanmässige Inbetriebnahme der Fernverkehrsanbindung ab Bahnhof Löwenstrasse in Richtung Westen erfolgte vereinbarungsgemäss im Dezember 2015. Im Weiteren wurden verschiedene Fertigstellungsarbeiten erledigt.

4.2 Abschlussarbeiten Publikumsanlagen

Die Bauarbeiten für den Aufgang der Europaallee im Hauptbahnhof dauern bis Ende 2017. Gleichzeitig wird die im Edelrohbau dem Betrieb übergebene Passage Sihlquai ab Juni 2016 noch definitiv ausgebaut. Die Bauarbeiten an den Publikumsanlagen im Bahnhof Oerlikon sollen Ende 2016 abgeschlossen werden. Die Terminsituation hat sich mit der Inbetriebnahme des zweiten Teils der DML insgesamt entspannt.

5. Kosten

5.1 Endkostenprognose

Die SBB schätzen die Endkosten entsprechend ihrer letztmaligen Berichterstattung mit Stichtag 31. Dezember 2015 auf 2067,2 Mio. Franken (Preisbasis April 2005). Diese Prognose stützt sich auf die vertiefte Überprüfung der Projektbuchhaltung einschliesslich erster Teilabrechnungen von abgeschlossenen Bauwerken. Sie umfasst zudem die restlichen bis Ende 2017 vertraglich vereinbarten Arbeiten ohne die offene Reserve für unvorhergesehene Ereignisse während der restlichen Bauzeit.

5.2 Kostenstand und Finanzplanung

Die SBB geben die Kosten für das Gesamtprojekt DML mit Stichtag vom 31. Dezember 2015 folgendermassen an (Kostenstand gemäss Standbericht Nr. 29, alle Beträge in tausend Franken, Preisstand April 2005, ohne MWSt):

	Kostenbezugsbasis (Stand Vereinbarung)	Ist-Kosten (Netto)
Abschnitt 0 (Planung, Projektierung, Vorinvestitionen)	217 000	227 158
Abschnitt 1 (Anbindung Zürich Altstetten / Zürich Wiedikon)	283 000	306 823
Abschnitt 2 (Bahnhof Löwenstrasse)	574 900	656 386
Abschnitt 3 (Weinbergtunnel)	438 200	497 003
Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon einschliesslich Gleis 7/8)	408 400	493 281
Risiko und Reserven	109 500	–
Ausgewiesene Teuerung bis 31. Dezember 2015	207 259	–
Gesamtkosten DML (einschliesslich Reserven)	2 238 259	2 180 651

Der Kanton Zürich hat die DML bis Ende 2015 mit Zahlungen von gesamthaft 727,6 Mio. Franken finanziert (ordentliche Finanzierung und Anteil Vorfinanzierung, siehe Ziff. 2.3). Zusätzlich bezahlt wurden nicht rückforderbare Mehrwertsteuern von 5,3 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 KEF 2016–2019 des Verkehrsfonds sind Restzahlungen von 3,9 Mio. Franken für die DML vorgesehen. Diese erlauben die Ausfinanzierung des kantonalen Anteils bezogen auf den vertraglich vereinbarten Kostenrahmen von 2031 Mio. Franken (Preisbasis April 2005).

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion für das Jahr 2015 über die Arbeiten im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie und dem Bahnhof Löwenstrasse wird zur Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an die SBB AG, Infrastruktur Projektmanagement Zürich, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich, sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi