

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

Sitzung vom 14. März 2018

### **243. Limmattalbahn AG, Verwaltungsrat (Neuwahlen für die Amtsdauer 2018–2020)**

#### **I. Ausgangslage**

Mit Beschluss Nr. 412/2010 ermächtigte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, zusammen mit dem Kanton Aargau, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, die Limmattalbahn AG (LTB AG) zu gründen und den Aktionärsbindungsvertrag zu unterzeichnen. Gleichzeitig wurden die drei Vertreter des Kantons Zürich für die erste Amtsdauer 2010–2012 in den Verwaltungsrat der LTB AG abgeordnet. Mit RRB Nr. 248/2016 wurde die Zürcher Vertretung für die Amtsdauer 2016–2018 beschlossen.

An der Generalversammlung der LTB AG vom 8. Mai 2018 sollen die neuen Mitglieder des Verwaltungsrates für die Amtsdauer 2018–2020 bestimmt werden. Die bestehenden Abordnungen des Kantons Zürich stellen sich für die Amtsdauer 2016–2018 erneut zur Verfügung. Der gegenwärtige Präsident des Verwaltungsrates, Nationalrat Hans Egloff, verfügt über gute Branchenkenntnisse in verkehrlichen Fragen und hat aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen im Kantonsrat und im Nationalrat ein sehr gutes politisches Verständnis und gute Beziehungen in der Politik. Er setzt sich zudem seit Längerem für die nachhaltige Entwicklung der Region Limmattal und die Umsetzung des Projekts Limmattalbahn ein. Franz Kagerbauer gewährleistet als Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) sowohl die Kontinuität in den Bereichen der Unternehmensführung und öffentlicher Verkehr wie auch die Nähe zu den politischen Entscheidungsträgern. Das dritte abgeordnete Mitglied, Roland Kobel, war rund zehn Jahre als Gesamtprojektleiter für die Durchmesserlinie Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse tätig. Er verfügt damit und dank seiner früheren langjährigen Berufserfahrung in verschiedenen Positionen in grossen Tiefbauunternehmen über ein ausgezeichnetes Fachwissen. Dieses kann er bei der Führung von Grossprojekten und bei der Durchführung der bevorstehenden Bauausschreibungen für die Limmattalbahn in den Verwaltungsrat einbringen.

## 2. Governance

Gemäss Ziff. 5 der Richtlinien über die Public Corporate Governance führt der Kanton die bedeutenden Beteiligungen mit einer Eigentümerstrategie des Regierungsrates. Letztere umfasst die strategischen Ziele sowie Vorgaben zur Vertretung in den Organen, zur Berichterstattung und zur Risikobeurteilung. Für die als nicht bedeutend bewerteten Beteiligungen legt die zuständige Fachdirektion die Eigentümerstrategie fest. Gemäss Anhang B zu den Richtlinien gehört die Limmattalbahn zu den Beteiligungen mit Controlling auf Stufe der Volkswirtschaftsdirektion.

Bei einer kleinen Beteiligung kann die Direktion auf eine Eigentümerstrategie verzichten (Ziff. 5.4 der Richtlinien). Sind die strategischen Ziele in der Spezial- oder Bundesgesetzgebung ausreichend bestimmt, kann auf die Eigentümerstrategie verzichtet werden (Ziff. 5.5 der Richtlinien). Gemäss Ziff. 6 der Richtlinien schliesst die zuständige Fachdirektion eine Leistungsvereinbarung ab, wenn der Kanton die Aufgabenerfüllung einer Beteiligung entgeltet (z. B. Staatsbeitrag, Defizitgarantie, Staatshaftung, Steuerbefreiung).

Am 31. Oktober 2008 schlossen die Kantone Aargau und Zürich eine Vereinbarung über die Grundsätze der Zusammenarbeit betreffend das Projekt Limmattalbahn ab. Die Vereinbarung legt insbesondere die Grundsätze der Zusammenarbeit, die Aufgaben des Gesamtprojektleiters sowie einen Kostenteiler fest.

Als Bestandteil des ZVV untersteht die Limmattalbahn dessen strategischen Vorgaben. Diesbezüglich sieht das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vor, dass der Kantonsrat einerseits Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots (§ 28 PVG) und andererseits einen Rahmenkredit für die Umsetzung der Grundsätze (§ 26 PVG) beschliesst. Die Grundsätze werden jeweils für vier Fahrplanjahre (Vorlage 5213a vom 15. Februar 2016 betreffend die Jahre 2018–2021, Vorlage 5370a vom 5. März 2018 für die Jahre 2020–2023) und der Rahmenkredit wird jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt (letztmals für die Jahre 2018/2019; Vorlage 5369 vom 5. März 2018).

Die Grundsätze orientieren sich am Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich und an den raumplanerischen Grundsätzen des Kantons. Sie bilden einerseits die Grundlage für das Fahrplanverfahren, das während der Rahmenkreditperiode durchgeführt und mit dem das Angebot für den nachfolgenden Rahmenkredit festgelegt wird. Andererseits enthalten sie die Zielsetzungen für den Tarif und die Entwicklung der Kostenunterdeckung sowie die Stossrichtungen für weitere strategisch wichtige Handlungsfelder, u. a. die Planung und den Bau von Infrastrukturen. Das Zusammenspiel zwischen den Grundsätzen und dem Rahmenkredit sorgt für eine gute Planungs- und Finanzierungssicherheit.

Die Planung der Limmattalbahn wurde erstmals in den Grundsätzen für die Fahrplanjahre 2011–2014 aufgeführt (Vorlage 4531a vom 23. Februar 2009). In den folgenden Grundsätzen wurden die Ausarbeitung der Kreditvorlage (Vorlage 4718a vom 14. Februar 2011), die Inbetriebnahme ab 2019 (Vorlage 5005a vom 20. Januar 2014) bzw. die schrittweise Inbetriebnahme der 1. Etappe ab 2019 und der 2. Etappe ab 2022 (Vorlagen 5213a vom 15. Februar 2016 und 5370a vom 5. März 2018) beschlossen.

Sodann wurden im Zusammenhang mit dem Kreditbeschluss zur Limmattalbahn strategische Vorgaben beschlossen. Das Limmattal hat sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark entwickelt. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird immer stärker belastet, weshalb das Angebot im öffentlichen Verkehr auszubauen ist. Die zu diesem Zweck geplante Stadtbahn soll die Standortgemeinden im Limmattal als leistungsfähiger Feinverteiler ähnlich der Glattalbahn verbinden. Neben ihrer Erschliessungsfunktion als Rückgrat für die Region soll sie auch an verschiedenen Bahnhöfen entlang der Neubaustrecke komfortable Umsteigemöglichkeiten zur Zürcher S-Bahn ermöglichen. Damit trägt sie neben den örtlichen Verbesserungen zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kantonsgebiet bei. Die neue Infrastruktur wirkt bei den Gebietsentwicklungen als raumordnendes Element und gibt der Region unterstützende Impulse. Die Limmattalbahn wird auf dem überwiegenden Teil ihrer Strecke auf eigenem Trasse und mit einer vergleichsweise hohen Durchschnittsgeschwindigkeit verkehren. Damit wird die Stadtbahn ihrem Charakter als schneller Feinverteiler gerecht. Das Projekt sieht neben der veränderten Gestaltung des Verkehrsraumes auch eine städtebauliche Aufwertung der vom Projekt betroffenen Strassenachsen vor. Die Limmattalbahn soll einen wichtigen Beitrag für die Weiterentwicklung der Region leisten und dank der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr zu einem leistungsfähigeren gesamtverkehrlichen Angebot führen (vgl. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Staatsbeiträgen für den Bau der Limmattalbahn sowie für ergänzende Massnahmen am Strassennetz [Vorlage 5111]).

Bereits im Beschluss des Regierungsrates vom 24. März 2010 (RRB Nr. 412/2010) betreffend Gründung der Limmattalbahn AG wurde festgelegt, dass die Kantone Aargau und Zürich bei der Limmattalbahn AG mit Leistungsaufträgen die Projektierung und Umsetzung der Limmattalbahn für jeweils eine Teilphase bestellen. Die Leistungsaufträge regeln das Verhältnis zwischen Besteller (Kantone Aargau und Zürich) und Erstellerin (Limmattalbahn AG). Die Kantone steuern dadurch die Arbeiten politisch und strategisch hinsichtlich Ergebnis, Qualität, Kosten und Terminen (Was wird geleistet?). Die Gesellschaft bestimmt hingegen die Abwicklung der Arbeiten (Wie wird die Leistung erbracht?).

Ebenfalls im Leistungsauftrag werden die Fragen der Finanzierung, des Geldflusses, der Mittelverwendung und des Controllings geregelt sowie das Mitspracherecht der Kantone festgesetzt. Entsprechende Vereinbarungen wurden für die 1. Etappe (datiert vom 31. Oktober 2016) und für die 2. Etappe (datiert vom 10. März 2017) abgeschlossen.

Aus den vorstehenden Ausführungen wird ersichtlich, dass die Ziele und Vorgaben des Kantons für die Umsetzung des Projekts Limmattalbahn in mehreren Regierungsrats- und Kantonsratsbeschlüssen festgehalten sind. Überdies wird mit Leistungsvereinbarungen sichergestellt, dass die einzelnen Projektschritte strategiekonform umgesetzt werden. Diese Vorgaben sind mit einer Eigentümerstrategie vergleichbar. Sie bilden den Rahmen für das kantonale Engagement bei der Limmattalbahn und damit auch die Grundlage für die Abordnungen gemäss diesem Beschluss. Die abgeordneten Personen sind gehalten, sich bei den Entscheiden daran zu orientieren und so zu stimmen, dass die Vorgaben bestmöglich umgesetzt werden. Im Übrigen üben die Abgeordneten das Stimmrecht unter Wahrung der gesetzlichen Bestimmungen sowie unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen des Kantons und der Interessen der Gesellschaft unabhängig aus.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Als Vertreter des Kantons Zürich im Verwaltungsrat der Limmattalbahn AG werden für die Amtsdauer 2018–2020 nach Massgabe dieses Beschlusses abgeordnet:

1. Hans Egloff, Nationalrat, Aesch
2. Franz Kagerbauer, Direktor Zürcher Verkehrsverbund
3. Roland Kobel, Wallisellen

II. Mitteilung an die Abgeordneten, die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**