

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 31. Januar 2018

51. Limmattalbahn (Baubeginn einschliesslich ergänzender Massnahmen am Strassennetz; Berichterstattung)

1. Ausgangslage und Auftrag

Das Limmattal ist ein kantonsübergreifender Wirtschafts- und Lebensraum, der sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark entwickelt hat und von einem ursprünglich ländlichen Gebiet zu einem zunehmend urbaneren Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebiet geworden ist. Die Prognosen gehen davon aus, dass der Gesamtverkehr aus diesem Grund bis 2030 um rund ein Viertel zunehmen wird.

Mit Beschluss vom 9. Juli 2014 legte der Regierungsrat dem Kantonsrat ein Gesamtprojekt vor, das die Siedlungsgebiete im Limmattal mit einer umfassenden Verkehrslösung wirkungsvoll vom Verkehr entlastet und die Lebens- und Umweltqualität dank einer nachhaltigen Raumentwicklung sichert und verbessert (Vorlage 5111). Zu diesem Gesamtpaket gehören der Bau der Limmattalbahn zwischen Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG sowie ergänzende Massnahmen am Strassennetz. Die Zusammenarbeit der Kantone Aargau und Zürich wurde am 31. Oktober 2008 in einer entsprechenden Vereinbarung festgelegt.

Mit Beschluss vom 30. März 2015 sicherte der Kantonsrat der Limmattalbahn AG (LTB AG) für den Bau des Teilstücks zwischen Zürich Altstetten und Schlieren Geissweid 128,3 Mio. Franken zulasten des Verkehrsfonds zu (Dispositiv I). In diesem Betrag ist die Bundesbeteiligung berücksichtigt. Für den Bau der Fertigstellung der Limmattalbahn zwischen Schlieren Geissweid und Killwangen-Spreitenbach betrug die Zusicherung des Kantons Zürich 382 Mio. Franken, ebenfalls zulasten des Verkehrsfonds (Dispositiv II). Dieser Betrag dürfte sich durch die voraussichtliche Bundesfinanzierung von 120 Mio. Franken auf rund 262 Mio. Franken vermindern. Für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn wurde ein Rahmenkredit von höchstens 136,3 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, zugesichert (Dispositiv III).

Gegen den Beschluss des Kantonsrates wurde das Referendum ergriffen. Am 22. November 2015 stimmten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem Bau der Limmattalbahn mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 64,5% deutlich zu. Der Kantonsratsbeschluss wurde am 11. Mai 2016

rechtskräftig. Der Regierungsrat gab mit Beschluss Nr. 961/2016 den vom Kantonsrat zugesicherten Staatsbeitrag von 128,3 Mio. Franken für den Bau des ersten Teilstücks frei. Er beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion im Rahmen dieses Beschlusses, ihm jährlich Bericht über den Projektfortschritt sowie die aufgelaufenen und noch zu erwartenden Kosten zu erstatten.

Am 26. Juli 2017 wurde die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» eingereicht und die Aufhebung des Staatsbeitrags gemäss Dispositiv II des Kantonsratsbeschlusses vom 30. März 2015 gefordert. Mit Beschluss vom 15. November 2017 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat die Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag (Vorlage 5410). Die Abstimmung über die Volksinitiative erfolgt voraussichtlich am 10. Juni 2018. Auf die vorliegende Berichterstattung hat die Volksinitiative keine Auswirkungen.

2. Tätigkeitsbericht

2.1 Planungsrückblick

Mit Beschluss Nr. 412/2010 ermächtigte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, zusammen mit dem Kanton Aargau die LTB AG zu gründen. Sie hat den Auftrag, die Limmattalbahn zu projektieren und umzusetzen. Die gewählte Organisationsform gewährleistet, dass das Fachwissen in den Ämtern und Gemeinden angemessen eingebunden wird und die Entscheidungswege kurz und schnell sind.

Am 9. Oktober 2013 erteilte der Bundesrat der LTB AG die Konzession für den Bau und den Betrieb der 13,4 km langen Eisenbahninfrastruktur mit den Endpunkten an den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Das im August 2013 fertiggestellte Bauprojekt bildete die Grundlage für die kantonale Kreditvorlage zur Limmattalbahn und gleichzeitig für das dem Bund im September 2013 eingereichte Plangenehmigungsgesuch. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren für das Gesamtprojekt wurde im Frühjahr 2017 abgeschlossen. Vier Einsprachen gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 7. April 2017 verzögerten deren Rechtskraft bis zum 12. Juli 2017, als das Bundesverwaltungsgericht den Bau des ersten Teilstücks ab Zürich Altstetten bis Schlieren Geissweid freigab. Im September 2017 nahm die LTB AG die Bauarbeiten mit dem Ziel der Inbetriebnahme dieser Strecke im August 2019 auf. Am 27. November 2017 entschied das Bundesverwaltungsgericht über die verbliebene Beschwerde im Zusammenhang mit der öffentlichen Erschliessung des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach.

Die LTB AG hat das abschlägige Urteil akzeptiert. Sie beabsichtigt, das Projekt in Abstimmung mit der Gemeinde Killwangen entsprechend anzupassen. Parallel zum Plangenehmigungsverfahren wurde die Evaluation des Depotstandorts im Limmattal abgeschlossen. Der Kantonsrat bewilligte am 27. März 2017 den entsprechenden Richtplaneintrag auf dem Gemeindegebiet von Dietikon. Das separate Plangenehmigungsverfahren für den Bau der Anlage wird voraussichtlich Anfang 2018 abgeschlossen.

2.2 Umsetzung des ersten Teilstücks (Abschnitt Farbhof – Schlieren Geissweid)

Die Bauvorbereitungen wurden rechtzeitig auf den Spatenstich vom 28. August 2017 abgeschlossen. Die Bauzeit für diesen Streckenabschnitt beträgt rund zweieinhalb Jahre. Der Stadtplatz Schlieren und der Farbhof in Zürich Altstetten sollen in den verkehrsarmen Sommermonaten 2018 und 2019 jeweils in kurzen Bauphasen umgebaut werden. Bisher sind keine besonderen Vorkommnisse zu verzeichnen. Der reguläre Trambetrieb soll am 19. August 2019 aufgenommen werden. Ab diesem Zeitpunkt sollen die Fahrzeuge der städtischen Tramlinie 2 über den Farbhof hinaus auf der rund drei Kilometer langen neuen Strecke bis nach Schlieren verkehren und an der Haltestelle Geissweid gewendet werden. Die restlichen Bauarbeiten in diesem Teilstück sollen Anfang 2020 abgeschlossen werden.

2.3 Planung des zweiten Teilstücks (Schlieren Geissweid – Bahnhof Killwangen-Spreitenbach)

Der Regierungsrat gab mit Beschluss Nr. 961/2016 neben der Freigabe der Mittel für das erste Teilstück auch weitere Planungsmittel zur Vorbereitung der ab Herbst 2019 geplanten Bauausführung des rund 10 km langen zweiten Teilstücks zwischen Schlieren Geissweid und Bahnhof Killwangen-Spreitenbach frei. Die Volkswirtschaftsdirektion beauftragte die LTB AG im Frühjahr 2017 mit den entsprechenden Planungen. Diese dienen als Grundlage für die im zweiten Halbjahr 2018 vorgesehene öffentliche Ausschreibung der Bauarbeiten. Das Bauprogramm sieht eine rund dreijährige Bauzeit für diese Etappe vor. Die Inbetriebnahme der gesamten Limmattalbahn ist auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2022 geplant.

2.4 Planung der ergänzenden Massnahmen am Strassennetz

Das Tiefbauamt ist für die Umsetzung der in Vorlage 5111 festgehaltenen Massnahmen entlang der Bernstrasse in Schlieren und der Ueberlandstrasse in Dietikon zuständig. Es koordiniert die einzelnen Projekte eng mit dem Bau der Limmattalbahn mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Busverkehr möglichst behinderungsfrei zu führen. Der Regierungsrat setzte mit Beschluss Nr. 616/2017 das Projekt für den Umbau des Knotens Schönenwerd in Dietikon fest. Die-

ses soll als erstes Vorhaben, das über den strassenseitigen Rahmenkredit finanziert wird, bis Ende 2018 ausgeführt werden. Der städtische Grosskreisel in Schlieren wird im Rahmen des ersten Teilstücks der Limmattalbahnhof einschliesslich der städtisch finanzierten Platzgestaltung umgesetzt. Die Umsetzung der grossen Vorhaben im Bereich der Mutschellenstrasse und der Ueberlandstrasse wird ebenfalls koordiniert mit dem Bau der Limmattalbahnhof ab 2020 erfolgen.

3. Projektcontrolling

Die Kantone Aargau und Zürich haben mit der LTB AG seit Projektbeginn phasenweise Leistungsaufträge abgeschlossen. Sie haben zudem das Verhältnis zur LTB AG während der Bauausführung in der Umsetzungsvereinbarung zwischen den Kantonen Aargau und Zürich sowie der LTB AG vom 14. Juli 2015 festgehalten. Diese regelt die Grundsätze der Zusammenarbeit und hält die Mitwirkungsrechte der Besteller fest. Die LTB AG orientiert die Bestellerkantone seit Ende 2010 im Rahmen ihrer Planungstätigkeit halbjährlich über die laufende Projektentwicklung und den Kostenstand. Die vorliegende Berichterstattung für die Limmattalbahnhof stützt sich auf den Standbericht Nr. 14 mit Stichtag 30. Juni 2017.

Die Baudirektion setzt die in Vorlage 5111 aufgeführten strassenseitigen Massnahmen über einen längeren Zeitraum um. Die Projekte werden entsprechend dem amtsinternen Controlling der Baudirektion überwacht. Der Regierungsrat informiert den Kantonsrat jährlich im Rahmen seines Beschlusses zum kantonalen Strassenbauprogramm über die im Kanton geplanten Vorhaben. Das am 27. September 2017 vom Regierungsrat verabschiedete Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018–2020 (Vorlage 5395) hält den Planungs- und Umsetzungsstand der strassenseitigen Massnahmen fest. Für die Berichterstattung zum Planungsstand und zur Terminplanung wird auf die entsprechenden Aussagen verwiesen.

Das Gesamtprojekt Limmattalbahnhof hat eine grosse Bedeutung für die beiden Kantone Aargau und Zürich. Zudem umfasst das Projekt zahlreiche Schnittstellen. Aus diesem Grund sieht die für den Bau der Limmattalbahnhof geschaffene Projektorganisation gestützt auf RRB Nr. 961/2016 eine kantons- und direktionsübergreifende Projektaufsicht unter dem Vorsitz der Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion vor. Diese wurde bisher mangels Entscheidungsbedarfs nicht einberufen.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Limmattalbahn erstes Teilstück (Zürich Altstetten – Schlieren Geissweid)

Der Bau des ersten Teilstücks stützt sich auf die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund vom 14. Juli 2017. Als Kostengrundlage gilt das Bauprojekt mit Stand August 2013 einschliesslich der Projektänderungen bis zum bewilligten Plangenehmigungsprojekt. Die LTB AG vergab die Bauarbeiten im vorgesehenen Kostenrahmen. Die im Kostenvoranschlag offen ausgewiesene Reserve von 10% musste bisher nicht verwendet werden. Die LTB AG wird in den kommenden Standberichten jeweils eine aktuelle Endkostenprognose für den Bau des ersten Teilstücks abgeben. Die LTB AG weist die Kosten gemäss Standbericht Nr. 14 mit Stichtag vom 30. Juni 2017 folgendermassen aus (Preisstand 1. April 2013):

Limmattalbahn erstes Teilstück (Beträge in 1000 Franken)	Investition Vereinbarung	Endkostenprognose (ohne Reserve)	Ist-Kosten am 30. Juni 2017
Brutto	202798	202798	18651
Beiträge Dritter	–35559	–35559	–1852
MWSt	13078	13078	1148
Reserve	13175	13175	–
Total	193492	193492	17947

Der Kanton Zürich hat bis zum 30. Juni 2017 die gesamten bisherigen Planungskosten von rund 18 Mio. Franken für das erste Teilstück entschädigt. Der Bund wird 35% dieser Planungskosten im Rahmen seiner Mitfinanzierung übernehmen.

4.2 Limmattalbahn zweites Teilstück (Schlieren Geissweid – Killwangen-Spreitenbach)

Die Gesamtinvestitionen für das zweite Teilstück werden gemäss Vorlage 5111 auf 560 Mio. Franken veranschlagt. Die Kostenzuteilung auf die Kantone Aargau und Zürich erfolgt vom Grundsatz her gemäss dem Territorialprinzip. Davon ausgenommen sind das Depot und einzelne andere Anlagenteile mit übergeordnetem Zweck. Diese Teile werden zu 25% vom Kanton Aargau und zu 75% vom Kanton Zürich finanziert. Beruhend auf dem Stand Bauprojekt, das die Grundlage für die Kreditvorlage bildete, entfallen 382 Mio. Franken auf den Kanton Zürich und 178 Mio. Franken auf den Kanton Aargau. Die für den Bau massgeblichen Investitionen werden vor dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für das zweite Teilstück mit dem Bund gemeinsam endgültig festgelegt. Ab diesem Zeitpunkt werden die Ist-Kosten und die Endkostenprognose analog zum ersten Teilstück ausgewiesen. Die mit RRB Nr. 961/2016 bewilligten Planungsmittel von Fr. 21 247 200 werden der LTB AG 2017–2019 zur Ausführungsplanung des zweiten Teilstücks entsprechend dem Leistungsauftrag vom 24. März 2017 zur Verfügung gestellt.

4.3 Bundesfinanzierung aus dem Programm Agglomerationsverkehr

Der Kanton Zürich reichte dem Bund Mitte 2012 zusammen mit dem Kanton Aargau das Gesamtprojekt Limmattalbahn als zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms Limmattal der 2. Generation ein (RRB Nr. 576/2012). Der Bund würdigte die Limmattalbahn zu verschiedenen Zeitpunkten als vorbildliches kantonsübergreifendes Vorhaben mit hoher Programmwirkung. Er teilte das Vorhaben entgegen der kantonalen Eingabe wegen seiner beschränkten finanziellen Mittel zeitlich auf. Am 16. September 2014 bewilligte er die Mittel für das erste Teilstück gestützt auf den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (BBI 2014, 7853). Der Bund, der Kanton Zürich und die LTB AG haben am 14. Juli 2017 den Bau des ersten Teilstücks in einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung geregelt. Der Bund beteiligt sich am Vorhaben mit 35% an den von ihm angerechneten Kosten bis zu einem Höchstbetrag von 57,4 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und MWSt). Er zahlte im 3. Quartal 2017 vereinbarungsgemäss 12 Mio. Franken an das erste Teilstück aus. Aus heutiger Sicht kann der Bund den Bau des ersten Teilstücks zeitgerecht entsprechend dem Baufortschritt mitfinanzieren.

Der Bund hat die Mitfinanzierung der Strecke Schlieren Geissweid – Bahnhof Killwangen-Spreitenbach im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation in Aussicht gestellt. Er will unter der Annahme eines Beitragssatzes von 35% insgesamt 137,1 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und MWSt) aus dem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds zur Verfügung stellen. Der Bundesbeschluss zur Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation wird rechtzeitig auf den Mitte 2019 vorgesehenen Baubeginn des zweiten Teilstücks erwartet.

4.4 Finanzierung Limmattalbahn (Verkehrsfonds)

Der Kanton Zürich überwies der LTB AG seit Projektbeginn bis Mitte 2017 17,947 Mio. Franken für das erste Teilstück und 17,916 Mio. Franken für das zweite Teilstück aus dem kantonalen Verkehrsfonds. Der im Budget 2017 eingestellte Betrag von 23,4 Mio. Franken deckt den kantonalen Anteil an der 2017 erwarteten Planungs- und Bautätigkeit der LTB AG ab. Im Budget 2018 und im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2018–2021 sind in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, die für den Bau des ersten Teilstücks und die Planungen des zweiten Teilstücks erforderlichen Mittel für die künftigen Beitragszahlungen des Kantons eingestellt. Vorgesehen sind 46,9 Mio. Franken für 2018, 69 Mio. Franken für 2019, 78,6 Mio. Franken für 2020 und 61,5 Mio. Franken für 2021.

4.5 Ergänzende Massnahmen Strassennetz

Der Kantonsrat bewilligte mit Beschluss vom 30. März 2015 einen Rahmenkredit von 136,3 Mio. Franken zur Umsetzung der ergänzenden Massnahmen am Strassennetz (Vorlage 5111, Dispositiv III). Dieser umfasst zwei Teile. Die LTB AG verwirklicht zum einen im Rahmen des Bahnprojekts verschiedene strassenseitige Massnahmen von 61,3 Mio. Franken gemäss dem Kostenvoranschlag des Bauprojekts für die Limmattalbahn. Der Regierungsrat gab dazu mit Beschluss Nr. 1180/2016 den entsprechenden Objektkredit zulasten des Rahmenkredits frei. Zum anderen werden aus dem Rahmenkredit Massnahmen an der Bernstrasse in Schlieren und der Ueberlandstrasse in Dietikon im Umfang von 75 Mio. Franken finanziert. Die Kostengenauigkeit dieser Projekte betrug zum Zeitpunkt der Festsetzung des Rahmenkredits $\pm 30\%$ entsprechend dem damaligen Planungsstand Vorstudie.

Der Regierungsrat setzte mit Beschluss Nr. 616/2017 das auf die umliegende Stadtentwicklung abgestimmte Projekt für den Umbau des Knotens Schönenwerd in Dietikon mit Kosten von rund 17,8 Mio. Franken fest. Die ersten Planungen gingen von einem weniger umfangreichen Projekt mit Kosten von rund 5 Mio. Franken aus, das nur die ersten, für den Bau der Limmattalbahn zwingend notwendigen Elemente aufwies. Im Zuge der weiteren Bearbeitung ergab sich die Möglichkeit, den Vollausbau in Abstimmung mit der Stadt Dietikon und mit privaten Bauvorhaben in einem Schritt vorzunehmen. Mit diesem Knotenumbau kann der Verkehr im Sinne der Zielsetzung des Rahmenkredits bestmöglich auf die Bern-/Ueberlandstrasse verlagert werden. Zudem ermöglicht er eine attraktivere Führung des Veloverkehrs. Die Umsetzung des ursprünglichen Projekts war aufgrund des umgehend umsetzbaren und funktional sowie städtebaulich deutlich überlegenen Vollausbaus keine Option mehr. Die Mehraufwendungen des Knotens Schönenwerd von knapp 13 Mio. Franken können grösstenteils über die im Rahmenkredit enthaltene Reserve von 10 Mio. Franken finanziert werden.

Die weiteren im Rahmenkredit für Massnahmen am Strassennetz vorgesehenen Vorhaben sollen bis 2024 umgesetzt werden. Eine zuverlässige Endkostenprognose für alle Massnahmen ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Im Zuge der weiteren Entwicklung und Umsetzung der anderen Projekte werden genauere Kenntnisse über den Kostenstand der Vorhaben vorliegen. Die einzelnen Objektkredite werden dem Regierungsrat als Teil des Rahmenkredits zum Zeitpunkt der Projektfestsetzungen einzeln zur Freigabe vorgelegt. Die künftigen Berichterstattungen werden auf die jeweilige Ausschöpfung des Rahmenkredits eingehen und in diesem Zusammenhang auch eine Aussage zu den voraussichtlichen Endkosten der vorgesehenen Bauvorhaben enthalten.

5. Termine

5.1 Limmattalbahn

Die LTB AG hat das bisherige Planungsprogramm gemäss den erteilten Leistungsaufträgen eingehalten. Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung hat sich gegenüber der ursprünglichen Annahme um rund anderthalb Jahre verzögert. Der geplante Inbetriebnahmetermin für das erste Teilstück Ende 2019 kann aus heutiger Sicht eingehalten werden. Die Planungen für das zweite Teilstück schreiten ordnungsgemäss voran und sollen den auf 2019 geplanten Baubeginn dieses Streckenabschnitts ermöglichen.

5.2 Ergänzende Massnahmen am Strassennetz

Das Tiefbauamt, das Amt für Verkehr und die LTB AG koordinieren regelmässig die Ausführungstermine der verschiedenen Bauvorhaben. Sie sprechen sich dabei eng mit den weiteren planenden Stellen (Bundesamt für Strassen, BDWM Transport AG, Kanton Aargau, Städte, Standortgemeinden) ab. Im Sommer 2017 erfolgte eine letzte Koordination im Hinblick auf den Baubeginn des ersten Teilstücks. Die Planungskoordination zwischen den Strassenbauvorhaben und dem Bau des zweiten Teilstücks der Limmattalbahn erfolgt im Rahmen der im 2. Halbjahr 2017 aufgenommenen Bauvorbereitung.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung der Volkswirtschaftsdirektion über die Planung und den Bau der Limmattalbahn sowie die ergänzenden Massnahmen im Strassennetz wird zur Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi