

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 261/2007

Sitzung vom 21. November 2007

1721. Anfrage (Finanzierung der Durchmesserlinie [Bahnhof Löwenstrasse])

Die Kantonsräte Thomas Maier, Dübendorf, Thomas Weibel, Horgen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, haben am 10. September 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Diesen September 2007 erfolgt der Spatenstich für den zweiten Durchgangsbahnhof in Zürich (Bahnhof Löwenstrasse bzw. Durchmesserlinie DML). Entsprechende Berichte konnten vergangene Woche diversen Zeitungen entnommen werden. Den Startschuss dazu gab das Zürcher Volk am 23. September 2001 mit der Zustimmung zum kantonalen Anteil von 580 Mio. Franken an die damals geschätzten Gesamtkosten von 1,45 Mrd. Franken mit über 80 Prozent Ja-Stimmen. Mittlerweile sind also sechs lange Jahre vergangen. Bei kaum einem Bauobjekt des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich liegt zwischen der Volksabstimmung und der Bauausführung eine so lange Zeit. Die Ursachen dafür sind nicht klar ersichtlich. Offenbar ist es aber so, dass das Objekt auch heute noch immer nicht restlos finanziert ist. Gemäss den Unterlagen des Bundesrates zur Vernehmlassungsbotschaft zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) vom April 2007 sieht die Finanzierung der DML wie folgt aus:

Durchmesserlinie DML Gesamtkosten	1 786 Mio. Franken
bis 2007 investiert (aus Leistungsvereinbarungen Bund/SBB 03–10)	120 Mio. Franken
Finanzierung aus Infrastrukturfonds, bewilligt	400 Mio. Franken
Kanton Zürich (vom Volk bewilligt: 580 Mio.; aufgerechnet auf 2006)	631 Mio. Franken
In ZEB-Vorlage in Aussicht gestellt, nicht bewilligt	213 Mio. Franken
Nicht finanziert	422 Mio. Franken
Total nicht finanziert	635 Mio. Franken

Zum heutigen Zeitpunkt sind also 635 Mio. Franken nicht finanziert. Hinzu kommt, dass die in der ZEB-Vorlage in Aussicht gestellten 213 Mio. Franken erst ab ca. 2013/15 zur Verfügung stehen werden – ausser die eidgenössischen Räte beschliessen eine frühere Verfügbarkeit der ZEB-Mittel.

Der Bund sieht vor, den noch nicht finanzierten Betrag über die (von den eidgenössischen Räten erst noch zu beschliessende) Leistungsvereinbarung Bund/SBB 2011–14 und aus einer zweiten Tranche aus dem Infrastrukturfonds zu finanzieren.

Weil die DML neben einem S-Bahnhof auch als Fernverkehrsbahnhof geplant wurde, fallen die Kosten massiv höher (etwa 1 Mrd. Franken) aus als zum Beispiel beim bestehenden Bahnhof Museumstrasse (320 Meter lange Perrons, schmalere Perrons). Aus der Zweckbestimmung Fernverkehr kann der Fernverkehrsanteil – für welchen vollumfänglich der Bund und die SBB aufkommen müssen – nicht über den Infrastrukturfonds des Bundes finanziert werden, da dessen Mittel nur für Agglomerationsprojekte eingesetzt werden können.

An der Medienkonferenz vom 3. Juni 2005 zum Startschuss für den Ausbau der Passage Sihlquai führten die SBB aus, dass der Umbau 56,8 Mio. Franken koste und der Anteil des Kantons Zürich 22,7 Mio. Franken betrage, der Kanton Zürich sich jedoch bereit erklärt habe, den Ausbau zu hundert Prozent vorzufinanzieren. Die Rückzahlung des SBB-Anteils erfolge zwischen 2010 und 2012 in drei Tranchen.

Auf Grund dieser Unklarheiten stellen sich folgende Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat dieser massiven, ungedeckten Kosten bewusst und wie gedenkt er damit umzugehen?
2. Wie stellt der Zürcher Regierungsrat die rasche Realisierung dieses für den Standort Zürich enorm wichtigen und zentralen Infrastrukturprojektes sicher mit den oben erwähnten Vorzeichen?
3. Ist die Annahme richtig, dass in den gemäss Bundesrat bis heute investierten 120 Mio. Franken der SBB auch der Anteil von 56,8 Mio. Franken als Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich enthalten ist und dass die SBB somit effektiv «nur» 63,2 Mio. Franken zu Lasten der Leistungsvereinbarungen Bund/SBB 2003–06 und 2007–10 investiert haben? Ist es richtig, dass der nicht finanzierte Betrag somit auf etwa 698 Mio. Franken ansteigt?
4. Prüft der Regierungsrat Redimensionierungsüberlegungen angesichts dieser Situation (Reduzierung auf einen S-Bahnhof mit weniger Volumen, 320 Meter-Perrons, Verschiebung des Bahnhofs Richtung Limmat zwischen SZU-Bahnhof und Südrakt des Hauptbahnhofs, Verzicht auf die Gleisüberquerung vom südlichen Gleisfeld zur Fernverkehrsspur Zürich HB–Altstetten) oder werden zusätzliche Gelder für die rasche Realisierung gesichert?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Maier, Dübendorf, Thomas Weibel, Horgen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die SBB und der Kanton Zürich haben nach Annahme des kantonalen Kredits von 580 Mio. Franken durch die Zürcher Stimmberechtigten vom 23. September 2001 die Finanzierung des Projekts Durchmesserlinie (DML) im Frühjahr 2003 vertraglich geregelt. Das Projekt wurde auf der Grundlage des Vertrages ohne Verzögerungen erarbeitet und Mitte Oktober 2004 öffentlich aufgelegt. Mit dem Baubeginn der Hauptarbeiten im September 2007 konnte ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die geplante Inbetriebnahme Ende 2013 erreicht werden.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass auf Bundesseite noch nicht alle Finanzierungszusicherungen vorliegen. Die Volkswirtschaftsdirektion und der Regierungsrat haben deshalb wiederholt beim Bund interveniert, um das auch auf Bundesebene verkehrspolitisch unbestrittene Projekt finanziell sicherzustellen. Zudem haben sich die Kantone Genf, Tessin und Zürich 2005 gemeinsam beim Bundesrat und bei den eidgenössischen Räten für die Sicherstellung der Finanzierung der drei Schlüsselprojekte Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) und Durchmesserlinie (DML) eingesetzt. Diese Vorstösse haben dazu beigetragen, dass ab 2008 aus dem Infrastrukturfonds des Bundes 400 Mio. Franken zur Verfügung stehen. Der Bundesrat hat weitere 213 Mio. Franken in der Vorlage zur zukünftigen Bahninfrastruktur Schweiz (ZEB) für die DML vorgesehen.

Für die auf Bundesseite fehlenden Mittel von etwa 600 Mio. Franken liegen noch keine Zusicherungen vor. Wegen dieser Finanzierungslücke hat der Regierungsrat den Bundesrat am 18. Juli 2007 ersucht, gemeinsam mit den SBB und dem Kanton Zürich nach Lösungen zu suchen. Der Kanton Zürich setzt sich dafür ein, dass der Bund neben der Restfinanzierung der DML auch die darüber hinaus notwendigen ergänzenden Ausbauten im Zürcher Bahnnetz (7./8. Gleis Oerlikon, 4. Teilergänzungen der S-Bahn) in eine Finanzierungslösung einbezieht. Gemäss Antwort des Bundesrates laufen beim Bundesamt für Verkehr gegenwärtig die entsprechenden Abklärungen.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich hat sich im Zusammenhang mit dem von ihm gewünschten vorzeitigen Ausbau der Passage Sihlquai 2005–2008 bereit erklärt, den Anteil der SBB bis ins Jahr 2012 vorzufinanzieren, und dies

vertraglich so vereinbart. Die SBB haben diese Vertragsklausel dank genügenden Eigenmitteln bis heute nicht in Anspruch genommen und ihren Anteil von 60% selbst übernommen.

Die in der Vorlage des Bundesrates aufgeführten Zahlungen der SBB von 120 Mio. Franken bis Ende 2006 werden aus den bisherigen Leistungsvereinbarungen der SBB mit dem Bund finanziert und enthalten keine Zahlungen des Kantons Zürich. An die bis zur Zwischenabrechnung zum Projekt DML aufgelaufenen Kosten von rund 195 Mio. Franken hat der Kanton Zürich bis September 2007 rund 78 Mio. Franken aus dem Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs bezahlt. Dieser Betrag entspricht dem vertraglich vereinbarten Anteil von 40%.

Zu Frage 4:

Der Kredit für das Projekt Durchmesserlinie wurde von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich auf der Grundlage einer Planungsstudie genehmigt. Im Rahmen der folgenden Planungsphasen haben die SBB das Projekt unter Einbezug der Volkswirtschaftsdirektion in verschiedenen Punkten verbessert. Die projektierte Lage des Bahnhofs Löwenstrasse nimmt bestmöglich Rücksicht auf die bestehenden örtlichen Randbedingungen. Eine Verschiebung des Bahnhofs in Richtung Limmat hätte wegen der bedeutend höheren Komplexität des Bauwerks rund 75 Mio. Franken Mehrkosten zur Folge.

Die je hälftige Nutzung durch den Fernverkehr und den S-Bahn-Verkehr mit 420 Meter langen Perrons entspricht dem ursprünglichen Auftrag aus der Kreditvorlage. Ein verkleinerter Bahnhof mit 320 Meter langen Perrons würde den Nutzen der Anlage unverhältnismässig mindern, da wichtige Fernverkehrsverbindungen nicht via DML geführt werden könnten und in der Bahnhofshalle verbleiben müssten. Die benötigte zusätzliche Kapazität in der Bahnhofshalle sowie der angestrebte Fahrzeitgewinn im nationalen Fernverkehr könnten nicht verwirklicht werden. Aus diesen Gründen wird eine Redimensionierung nicht geprüft.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi