

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 26. Juni 2019

615. Limmattalbahn, 2. Etappe (Leistungsauftrag)

Ausgangslage

Die Kantone Aargau und Zürich erstellen gemeinsam und mit Unterstützung des Bundes die Limmattalbahn zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Die Stadtbahn soll abgestimmt auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes in zwei Etappen bis Ende 2022 gebaut werden. Das kantonsübergreifende Vorhaben wird von den Kantonen Aargau und Zürich bestellt und geführt. Die Limmattalbahn AG (LTB AG) leitet die Planungen gemäss den Leistungsaufträgen mit den beiden Kantonen.

Die Zürcher Stimmberechtigten haben am 22. November 2015 die erforderlichen Staatsbeiträge für das Vorhaben einschliesslich eines Rahmenkredits für ergänzende Massnahmen am Strassennetz bewilligt (Vorlage 5111). Für die erste Etappe der Limmattalbahn (Zürich Altstetten – Schlieren Geissweid) wurde ein Staatsbeitrag von höchstens 128,3 Mio. Franken bewilligt, für die zweite Etappe der Limmattalbahn (Schlieren Geissweid – Killwangen-Spreitenbach) ein Staatsbeitrag von höchstens 382 Mio. Franken. Hinzu kommt ein Rahmenkredit von höchstens 136,3 Mio. Franken für ergänzende Massnahmen am Strassennetz.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 961/2016 die kantonalen Mittel für den Bau der ersten Etappe mit geschätzten Investitionen von 195 Mio. Franken freigegeben. Er hat gleichzeitig weitere Planungsmittel bewilligt und die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, die Leistungsaufträge zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau sowie der LTB AG für die weiteren Planungen der ersten und zweiten Etappe der Limmattalbahn auszuarbeiten.

Der Kanton Aargau finanziert seine Kostenanteile auf der Grundlage des vom Grossen Rat des Kantons Aargau am 5. Mai 2015 bewilligten Verpflichtungskredits über höchstens 179,5 Mio. Franken.

Der Bund beteiligt sich an der ersten Etappe mit einem Beitragssatz von 35% (Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr 2. Generation; BBl 2014, 7853). In der Botschaft zu diesem Beschluss stellte der Bund zudem eine Mitfinanzierung der zweiten Bauetappe der Limmattalbahn im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation in Aussicht. Am 14. Juli 2017 wurde die für die Verwirklichung der ersten Etappe erforderliche Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, den Kan-

tonen Zürich und Aargau sowie der LTB AG abgeschlossen. Sie stützt sich auf die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) und den Trägerschaftskantonen Zürich und Aargau zur Umsetzung des Agglomerationsprogrammes Limmattal der 2. Generation vom 8. September 2015. Die vom Bund ebenfalls vorausgesetzte Umsetzungsvereinbarung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau sowie der LTB AG wurde bereits am 14. Juli 2015 unterzeichnet. Die Bauarbeiten wurden planmässig im September 2017 aufgenommen. Sie sind auf Kurs mit dem Ziel der Inbetriebnahme der ersten Etappe am 2. September 2019 als Verlängerung der Tramlinie 2 bis nach Schlieren Geissweid.

In der Vorlage 5111 wurde davon ausgegangen, dass sich der Bund auch an der zweiten Etappe mit einem Beitragssatz von 35% beteiligen wird. Am 14. September 2018 hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vorgelegt (BBI 2018, 6809). Diese sieht die Mitfinanzierung des Bundes an der zweiten Etappe in der erwarteten Höhe vor. Der Nationalrat als Erstrat hat in der Frühjahrsession 2019 die Finanzierung der zweiten Etappe der Limmattalbahn mit einem Beitragssatz von 35% unterstützt. Aus heutiger Sicht kann der Parlamentsbeschluss spätestens im Herbst 2019 erwartet werden.

Die Bauvorbereitung der zweiten Etappe der Limmattalbahn erfolgte auf der Grundlage des Leistungsauftrags, der zwischen den Kantonen Zürich und Aargau sowie der LTB AG am 24. März 2017 unterzeichnet wurde. Die rechtskräftige Plangenehmigung für die ganze Strecke liegt seit Januar 2018 vor, diejenige für das Depot wird auf Mitte 2019 erwartet. Dieses soll wegen der kürzeren Bauzeit ab Frühjahr 2020 erstellt werden.

Am 23. September 2018 lehnten die Zürcher Stimmberechtigten die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren!» (Verzicht auf die zweite Etappe) deutlich ab. Dem Bau der zweiten Etappe steht damit aus kantonaler Sicht nichts entgegen.

Leistungsauftrag für die Umsetzung der zweiten Etappe der Limmattalbahn

Die LTB AG soll, wie für den Bau der ersten Etappe, mit der Bauausführung der zweiten Etappe beauftragt werden. Weil der Bund seine Zahlungsmodalitäten verändert hat und die Verträge ab den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation nicht mehr direkt mit den Verkehrsunternehmen abschliesst, ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. Der Bund schliesst mit den Bestellerkantonen, welche als Trägerschaft des Agglomerationsprogramms auftreten und für die Umsetzung der darin

enthaltenen Massnahmen verantwortlich sind, zwei Vereinbarungen ab. Die Leistungsvereinbarung regelt auf übergeordneter Stufe die Umsetzung des gesamten Agglomerationsprogramms Limmattal der 3. Generation mit den Trägerschaftskantonen Zürich und Aargau. Die Finanzierungsvereinbarung für die zweite Etappe der Limmattalbahn regelt die Mitfinanzierung des Bundes dieses Vorhabens. Beide Vereinbarungen können erst nach der Mittelfreigabe durch die eidgenössischen Räte abgeschlossen werden.

Die Trägerschaftskantone Zürich und Aargau verpflichten ihrerseits die LTB AG mit einem Leistungsauftrag zur Verwirklichung der zweiten Etappe und übernehmen neu, wie bei Projekten des Strassen- und des Langsamverkehrs, eine Drehscheibenfunktion. Der Leistungsauftrag zwischen den Kantonen Zürich und Aargau sowie der LTB AG konkretisiert namentlich die zu erbringenden Leistungen, deren Finanzierung und den Mittelabruf, aber auch die Verantwortlichkeiten, die Eigentumsrechte sowie die Mitwirkungsrechte und das Controlling. Die LTB AG kann bei den Kantonen Zürich und Aargau die Mittel entsprechend dem Baufortschritt abrufen. Der Kanton Zürich wahrt seine Interessen durch Einsitz im Verwaltungsrat der LTB AG und die Verankerung von Mitwirkungsrechten im Leistungsauftrag. Die LTB AG informiert die Besteller halbjährlich über den Projektfortschritt, den Kostenstand und die erreichten Ziele. Die organisatorischen Festlegungen und die Zuständigkeiten sind im für den Bau der zweiten Etappe ergänzten Projekthandbuch für die Limmattalbahn festgehalten. Wie bei den früheren Leistungsaufträgen soll der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in Vertretung der Volkswirtschaftsdirektion mit der Überwachung der vertraglichen Leistungen beauftragt werden.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1158/2016 die Volkswirtschaftsdirektion ermächtigt, die Leistungsvereinbarung und die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund zu unterzeichnen. Wie bei den früheren Leistungsaufträgen ist die Volkswirtschaftsdirektion demnach noch zu ermächtigen, den Leistungsauftrag mit der LTB AG zur Umsetzung der zweiten Etappe zu unterzeichnen.

Das Planungsprogramm geht davon aus, dass die Bauarbeiten für die zweite Etappe der Limmattalbahn im September 2019, unmittelbar nach der Inbetriebnahme der ersten Etappe, aufgenommen werden, damit diese Etappe wie geplant im Dezember 2022 in Betrieb gehen kann. Dies ist ohne den erwarteten Bundesbeschluss und die darauf aufbauende Finanzierungsvereinbarung möglich, wenn der Bund dem vorzeitigen Baubeginn zustimmt. Ein entsprechendes Gesuch seitens der Trägerschaft wurde bereits gestellt. Der Leistungsauftrag wird erst unterzeichnet, wenn das Gesuch vom Bund bewilligt ist.

Kosten und Kostenteiler zwischen den Kantonen Aargau und Zürich

In der Vorlage 5111 sind die Grundsätze für die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen Aargau und Zürich festgehalten. Demnach übernehmen die beiden Kantone die auf ihr Kantonsgebiet entfallenden Investitionen. Das Depot wird entsprechend den Streckenanteilen auf den beiden Kantonsgebieten auf die beiden Kantone Zürich zu 75% und Aargau zu 25% aufgeteilt. Die allgemeinen Kosten (Planungskosten und Nebenkosten) der zweiten Etappe werden entsprechend dem Verhältnis der Streckenlängen der zweiten Etappe zu 67% vom Kanton Zürich und 33% vom Kanton Aargau übernommen. Dies ergibt folgende auf der Grundlage des bewilligten Projekts geschätzte Kostenaufteilung für den Bau der zweiten Etappe:

Position (Beträge in Franken) Preisbasis April 2013	Kostenanteil Kanton Zürich	Aufwand Total	Aufwand Kanton Zürich
Strecke im Kanton Zürich	100,0%	288 963 000	288 963 000
Strecke im Kanton Aargau	0,0%	137 694 000	0
Depotanlage	75,0%	40 413 000	30 310 000
Allgemeine Kosten	67,0%	54 201 000	36 314 000
Total		521 271 000	355 587 000
Nicht rückforderbare MWSt		36 239 000	24 508 000
Total einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt		557 510 000	380 095 000

Die in den Leistungsauftrag aufgenommenen Beträge enthalten sämtliche bereits früher für die zweite Etappe bewilligten Planungsmittel. Der Gesamtbetrag von Fr. 380 095 000 beruht auf dem aktuellen Kostenvoranschlag mit Berücksichtigung verschiedener Projektänderungen. Dieser liegt um Fr. 1 905 000 unter dem bewilligten kantonalen Kredit von Fr. 382 000 000. Der Vorlage 5111 lag der Kostenvoranschlag des Bauprojekts aus dem Jahr 2013 mit einer Summe von 560 Mio. Franken (Preisbasis April 2013) und einem Anteil des Kantons Zürich von 382 Mio. Franken zugrunde. Der aktuelle Kostenvoranschlag wurde auch dem Bund eingereicht. Dies soll sicherstellen, dass Leistungsauftrag und Finanzierungsvereinbarung auf der gleichen Kostengrundlage erfolgen.

Die gemeinsame Unterzeichnung des Leistungsauftrags stellt sicher, dass der Auftrag an die LTB AG nur zustande kommt, wenn beide Besteller damit einverstanden sind.

Finanzierung durch den Kanton Zürich

Die von den Zürcher Stimmberechtigten bewilligten Staatsbeiträge für die Limmattalbahn sind gemäss Gesetz über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG; LS 611) als Objektkredite zu betrachten. Der Objektkredit für die zweite Etappe bildet die finanzielle

Grundlage für die Unterzeichnung des Leistungsauftrags. Da der Kredit in Vorlage 5111 brutto beantragt und gewährt wurde, kann der Leistungsauftrag ohne den Beschluss der eidgenössischen Räte zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation und die darauf abgestützten Vereinbarungen mit dem Bund abgeschlossen werden. Die genauen Zahlungsmodalitäten des Bundes werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung geregelt. Nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung kann der Bund erste Mittel an die Kantone Aargau und Zürich auszahlen.

In der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2019–2022 sind für 2019 53,6 Mio. Franken, für 2020 73,4 Mio. Franken, für 2021 68,1 Mio. Franken und für 2022 65,1 Mio. Franken eingestellt. Da zum Budgetierungszeitpunkt davon ausgegangen wurde, dass der Bund seine Beiträge direkt an die LTB AG ausrichten wird, entsprechen die eingestellten Mittel dem bisher praktizierten Nettoprinzip und damit den Nettoinvestitionen. Die Eingabe zum KEF 2020–2023 wurde so vorgenommen, dass neu die vollen Investitionsausgaben (Auszahlungen des Kantons Zürich) und die Investitionseinnahmen (Bundesbeiträge) separat budgetiert sind. Die finanzielle Belastung für den Kanton Zürich bleibt durch den Systemwechsel unverändert.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen den Kantonen Zürich und Aargau sowie der Limmattalbahn AG zur Realisierung der zweiten Etappe der Limmattalbahn zwischen Schlieren, Geissweid, und Killwangen-Spreitenbach, Bahnhof, zu unterzeichnen, sobald der Bund dem vorzeitigen Baubeginn zugestimmt hat.

II. Mitteilung an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau; die Limmattalbahn AG, Neumattstrasse 24, 8953 Dietikon, sowie an die Finanzdirektion, die Bau- und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli