

Vereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern
und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 3003 Bern
(nachfolgend Bund)

dem

Kanton Zürich

vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, Kaspar-Escher-Haus, Neumühlequai 10,
8090 Zürich
(nachfolgend Kanton)

und den

Schweizerischen Bundesbahnen SBB

vertreten durch die Geschäftsleitung
(nachfolgend SBB)

über

- 1. Finanzierung, Projektierung und Bau der Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn**
- 2. Finanzierungskonzept des Gesamtprojekts DML**
- 3. Finanzierungskonzept weiterer Investitionen in der Region Zürich für den Fernverkehr und die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich**

1. Ingress

- 1.1. Der Bund, die SBB und der Kanton Zürich verfolgen das gemeinsame Ziel, den öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich weiter zu stärken. Hierzu werden die Bahnanlagen zeitgerecht und zukunftsgerichtet ausgebaut.
- 1.2. Der Bund leistet gemäss Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13; in Kraft seit 1. Januar 2008) Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen. Die Beiträge werden u.a. an den Ausbau der Infrastruktur des Schienenverkehrs ausgerichtet. Beiträge an das Fahrplanangebot sind aber ausgeschlossen.
- 1.3. Die Bundesversammlung hat am 4. Oktober 2006 den Gesamtkredit für die dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds beschlossen, darunter für das Projekt „Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn“ einen Höchstbetrag von 400 Millionen Franken (Preisbasis April 2005, zuzüglich Teuerung und Mehrwertsteuer).
- 1.4. Der Teil "Finanzierung, Projektierung und Bau der Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn" dieser Vereinbarung, stützt sich auf Art. 25 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).
- 1.5. In dieser Vereinbarung wird unter Ziffer 3 das Finanzierungskonzept des Gesamtprojekts DML – soweit sie zum heutigen Zeitpunkt absehbar sind – dargelegt. Sie ersetzt damit auch den Vertrag vom 12. Dezember 2002 zwischen dem Kanton Zürich und der SBB (vgl. Ziff. 16).
- 1.6. Der volle Nutzen der DML für die S-Bahn und den Fernverkehr ist nur gegeben, wenn weitere Investitionen in der Region Zürich getätigt werden. Diese werden teilweise dem Regionalverkehr (4. Teilergänzung der S-Bahn) zugeordnet, teilweise dem Fernverkehr (ZEB, HGV). Die Finanzierung dieser weiteren Investitionen wird erst später verbindlich geregelt. In dieser Vereinbarung wird das Finanzierungskonzept aufgezeigt.
- 1.7. Die Vereinbarung regelt unter Ziffer 7 die Freigabe des im Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds eingestellten ersten Teils ("dringliche Projekte") von 400 Millionen Franken für die Finanzierung des dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kostenanteils der DML.

2. Projektumschreibung

- 2.1. Das Gesamtprojekt DML umfasst folgende Abschnitte:
 - Abschnitt 0 Planung, Projektierung, Vorinvestitionen
 - Abschnitt 1: Zürich Altstetten/Zürich Wiedikon bis Langstrasse
 - Abschnitt 2: Zürich HB viergleisiger unterirdischer Bahnhof Löwenstrasse mit 400 Meter Perronlänge (Langstrasse bis Lüftungszentrale Südwesttrakt)
 - Abschnitt 3: Weinbergtunnel Zürich HB bis Zürich Oerlikon (Lüftungszentrale Südwesttrakt bis Tunnelportal Oerlikon)
 - Abschnitt 4: Einbindung in Zürich Oerlikon, einschliesslich 7./8.Gleis
- 2.2. Der Baubeginn ist am 10.09.2007 erfolgt. Aus heutiger Sicht ist die Inbetriebnahme des ersten Teils (DML Nord-Süd) auf Fahrplanwechsel Ende 2013, jene des zweiten Teils

(DML Nord-West) auf Fahrplanwechsel Ende 2015 vorgesehen. Sollten sich bei der Inbetriebnahme Verzögerungen ergeben, sind sämtliche Schadenersatzansprüche des Kantons Zürich einschliesslich jener aus reinen Vermögensschäden gegen den Bund oder die SBB ausgeschlossen.

3. Finanzierungskonzept des Gesamtprojekts DML

3.1. Das Gesamtprojekt DML bildet die Basis für Verbesserungen für den Agglomerations- und Fernverkehr. Der Nutzen der DML verteilt sich – wie in der Botschaft zur Leistungsvereinbarung SBB 2007-2010 festgehalten – zu 2/3 auf den Agglomerations- und zu 1/3 auf den Fernverkehr. Entsprechend der Nutzenverteilung sind 2/3 der Gesamtkosten dem Agglomerationsverkehr zuzurechnen. Das Finanzierungskonzept des Gesamtprojektes DML ist in der Beilage 1 dargestellt. Sämtliche Beilagen sind integrierender Bestandteil dieser Vereinbarung.

3.2. Die Finanzierung der dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kosten von 1'354 Mio. Fr. (siehe Ziffer 6.4) des Gesamtprojekts DML erfolgt gemäss Botschaft zur Leistungsvereinbarung SBB 2007-2010 zu gleichen Teilen durch Bund und Kanton.

Vorbehalten bleiben die noch ausstehenden Beschlüsse des Bundesrats und des Eidgenössischen Parlaments. Sollte das Parlament den Finanzierungsanteil des Bundes anders als in der Botschaft vorgesehen festlegen, so sind die Finanzierungskonzepte Gesamtprojekt DML und der weiteren Investitionen in der Region Zürich neu zu vereinbaren.

3.3. Die Finanzierung des Bundesbeitrags für die dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kosten der DML erfolgt aus dem Infrastrukturfonds. Mit der vorliegenden Vereinbarung wird der SBB der im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds als „erster Teil“ eingestellte Betrag von 400 Millionen Franken zugesichert.

3.4. Als Voraussetzung für die Finanzierung des zweiten Teils des Bundesbeitrags für die dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kosten der DML von max. 277 Millionen Franken (Preisstand April 2005) hat der Kanton Zürich beim ARE einen Nachtrag zu seinem Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramm zu beantragen. Die Finanzierung jenes zweiten Teils wird nach Vorliegen des entsprechenden Bundesbeschlusses über die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen aus dem Infrastrukturfonds in einer separaten Vereinbarung geregelt. Der Kanton Zürich sichert zu, umgehend einen entsprechenden Nachtrag beim ARE einzureichen.

3.5. Die Finanzierung des dem Fernverkehr zurechenbaren Kostenanteils der DML gemäss Ziffer 3.1 (1/3 der Gesamtkosten) ist in Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der SBB und darauf abgestimmten Zahlungsrahmen oder über Sonderfinanzierungen zu regeln (Art. 8 SBBG). Im Entwurf des ZEB-Gesetzes hat der Bundesrat dafür bereits 213 Millionen Franken plus Teuerung und Mehrwertsteuer vorgesehen. Die darüber hinaus erforderlichen Mittel beabsichtigt das BAV bis 2017 über das ordentliche Bundesbudget aus den Zahlungsrahmen für die Leistungsvereinbarungen 07-10, 11-14 und 15-18 zu finanzieren. Das BAV sichert zu, entsprechende Anträge zu stellen.

4. Finanzierungskonzept weiterer Investitionen in der Region Zürich für den Fernverkehr und die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich

- 4.1. Neben der DML und den im Entwurf des ZEB-Gesetzes bezeichneten Fernverkehrsmassnahmen im Umfang von 475 Millionen Franken¹ sind für die ab 2013/2015 geplanten Verbesserungen des Angebots der S-Bahn Zürich im Raum Zürich/Winterthur/südliches Zürichseeufer weitere Investitionen für die 4. Teilergänzung der S-Bahn erforderlich. Diese sind in der Beilage 2 dargestellt.

Bezüglich dieser Investitionen gilt folgendes: Soweit sie eine Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Nachfrage darstellen, wie insbesondere die Perronverlängerungen im Wehntal sowie die Spurwechsel Kempththal, sieht das BAV eine Finanzierung aus dem ordentlichen Budget via Leistungsvereinbarung vor. Die SBB nimmt die Projekte entsprechend in ihre Investitionsplanung auf und das BAV sichert zu, im Rahmen der kommenden Leistungsvereinbarungen entsprechende Anträge zu stellen. Für die Finanzierung weitergehender Massnahmen zur Ermöglichung eines verbesserten S-Bahnangebots kommen die Instrumente des IFG zur Anwendung. Sofern im Rahmen von ZEB zusätzliche Mittel für Anpassungen im Regionalverkehr gesprochen werden (Art. 1 Abs. 2 Bst. e des Entwurfs des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur)², sichert das BAV zu, aus diesen Mitteln den Ausbau im Bahnhof Winterthur (Perronverlängerung Gleis 8/9) prioritär zu finanzieren.

- 4.2. Das Finanzierungskonzept ergibt sich aus der Beilage 1. Vorbehalten bleiben die Beschlüsse der jeweils zuständigen politischen Instanzen sowie Änderungen der gesetzlichen Grundlagen in der Zeit bis die jeweiligen Finanzierungsteile definitiv vereinbart werden.
- 4.3. Eine allfällige Vorfinanzierung dieser Investitionen durch die Kantone bleibt vorbehalten. Aus heutiger Sicht sind keine Vorfinanzierungen erforderlich.

5. Anforderungen an die Infrastruktur; Ausbaustandard und Nutzung

- 5.1. Die Bauten und Anlagen werden nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, den Reglementen, Weisungen und Richtlinien der SBB sowie den gültigen Schweizer Normen projektiert und erstellt.
- 5.2. Die Bauten und Anlagen sind ausgerichtet auf optimale Zugfolgezeiten und Fahrplanstabilität. Sie dienen dazu, das Angebot gemäss Netzgrafik (Beilage 3) zu ermöglichen.
- 5.3. Angebotsvereinbarungen mit Eisenbahn-Verkehrsunternehmen sowie die Trassenzuteilung durch die Trassenvergabestelle bleiben vorbehalten. Das BAV anerkennt die Angebotsdichte gemäss Ziffer 5.2 in allfälligen Netznutzungsplänen oder vergleichbaren Festlegungen.

¹ Zuzüglich Teuerung und Mehrwertsteuer; konkret geht es um folgende Massnahmen: Leistungssteigerung Thalwil-Zug/Ziegelbrücke, Spurwechsel/Blockstelle Neuhausen-Schaffhausen, Ausbau Hürlistein-Effretikon-Winterthur.

² Botschaft in BBl 2007 7683.

6. Investitionskosten des Gesamtprojekts DML

- 6.1. Die Investitionskosten basieren auf der Endkostenschätzung des Gesamtprojekts DML vom 31. Dezember 2007.
- 6.2. Die massgebenden Investitionskosten für das Gesamtprojekt DML setzen sich wie folgt zusammen:

Preisbasis	April 2005
Indexstand	119.8
Abschnitt 0	217.000'000
Abschnitt 1	296.600'000
Abschnitt 2	592.500'000
Abschnitt 3	470.300'000
Abschnitt 4 *)	454.600'000
Total Selbstkosten	2'031'000'000

zuzüglich Teuerung und MWST auf Anteilen à-fonds-perdu (gem. Ziffer 6.4)

**) einschliesslich 20% Risikozuschlag auf 181 Mio. Fr.*

- 6.3. Die Teuerung umfasst die Index- und die Vertragsteuerung. Wegen des hohen Untertagebau-Anteils ist die Indexteuerung mit dem NEAT-Teuerungsindex³ auszuweisen.
- 6.4. Die dem Agglomerationsverkehr gemäss Ziffer 3.1 zurechenbaren Kosten der DML betragen 1'354 Millionen Franken (Preisbasis April 2005). Der Kanton Zürich beteiligt sich zur Hälfte an diesen Kosten (vgl. Ziff. 3.2).
- 6.5. Minder- und Mehrkosten werden berücksichtigt, letztere unter der Bedingung, dass sie vor Ausführung der entsprechenden Leistungen den Bestellern angemeldet und von diesen ausdrücklich genehmigt wurden. Das gleiche gilt für die Freigabe des Risikozuschlags auf Abschnitt 4.
- 6.6. Die die Gesamtkosten gemäss Ziffer 6.2 übersteigenden Kosten werden analog zum generellen Kostenteiler auf den Agglomerationsverkehr (2/3) und den Fernverkehr (1/3) aufgeteilt. Die dem Agglomerationsverkehrsanteil anzulastenden Mehrkosten werden vom Kanton finanziert, sofern vom Bund keine zusätzlichen Mittel erhältlich sind. Vorbehalten bleiben Beststellungsänderungen ausserhalb des Vorgehens gemäss Ziffer 6.5; in diesem Falle trägt der Verursacher die vollen Mehrkosten.

7. Finanzierung des ersten Teils der DML aus dem Infrastrukturfonds

- 7.1. Mit dieser Vereinbarung leistet der Bund aus dem Infrastrukturfonds einen Beitrag von 400 Mio. Fr., zuzüglich MWST (Vorsteuerkürzung) und Teuerung ab April 2005 als ersten Teil an die dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kosten, gemäss Ziffer 6.5.
- 7.2. Bund und Kanton leisten ihren Beitrag an die aktivierbaren Investitionen als zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Nicht aktivierbare Kosten werden à fonds perdu finanziert. A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand sind Subventionen und unterliegen der Vorsteuerkürzung. Die Vorsteuerkürzung wird den Investitionskosten zum jeweils anwendbaren MWST-Satz zugeschlagen.

³ Vorbehältlich der Zustimmung der EFV.

- 7.3. Verzichtet der Kanton ganz oder teilweise auf Projektierungs- und Ausführungsleistungen reduzieren sich die entsprechenden Investitionskosten. Der SBB werden bereits erbrachte Leistungen vergütet.

8. Rückzahlungsbedingungen

- 8.1. Der Bund bestimmt, ob und in welchem Umfang das von ihm gewährte bedingt rückzahlbare Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen ist. Das Darlehen kann auch jederzeit gemäss den jeweils gültigen Bestimmungen in Eigenkapital oder in eine Subvention umgewandelt werden.
- 8.2. Der Kanton kann sich der Rückzahlung oder Umwandlung gemäss den jeweils gültigen Bestimmungen anschliessen. Die Aufteilung auf Bund und Kantone bemisst sich in diesem Fall im Verhältnis der gesamthaft noch ausstehenden bedingt rückzahlbaren Darlehen an die SBB mit Stand Ende des Vorjahres.
- 8.3. In der Regel sind nicht reinvestierte Abschreibungsmittel zur Rückzahlung von Darlehen zu verwenden (Art. 49 Abs. 4 EBG), es sei denn, im Mittelfristplan der SBB sei eine andere Verwendung bereits ausgewiesen. Andere überschüssige Liquidität der Sparte Infrastruktur ist zur Rückzahlung beizuziehen, wenn die Liquiditätsreserve ein normales Mass übersteigt. Der Liquiditätsbedarf der kommenden Jahre ist beim Entscheid über die Rückzahlung einzubeziehen.
- 8.4. Bei Zweckentfremdung, Veräusserung oder Eigentümerwechsel gelten die Bestimmungen der Art. 23 bis 32 Subventionengesetz (SuG; SR 616.1) sowie die entsprechenden kantonalen Bestimmungen (Staatsbeitragsgesetz, LS 132.2 und Staatsbeitragsverordnung, LS 132.21).

Mit dem Angebot gemäss Beilage 3 werden von der S-Bahn rund 40% der künftigen Kapazität genutzt. Bei der Volksabstimmung für den Staatsbeitrag des Kantons Zürich zur Finanzierung der DML wurde davon ausgegangen, dass der neue Durchgangsbahnhof mit der Hälfte seiner Kapazität der S-Bahn Zürich zur Verfügung steht. Sollten der S-Bahn Zürich künftig trotz angemeldetem Bedarf nicht 50% der zusätzlichen Kapazitäten zur Verfügung stehen, so behält sich der Kanton Zürich vor, gemäss §§ 12 und 14 Staatsbeitragsgesetz bzw. Art. 29ff Subventionengesetz eine anteilmässige Rückzahlung seines geleisteten Betrags zu verlangen.

9. Zahlungsabwicklung

- 9.1. Der Kanton Zürich und der Bund leisten ihre Beiträge grundsätzlich nach Massgabe des Projekt- und Baufortschrittes. Die effektive Höhe der Zahlungen des Bundes ist abhängig von der Mittelverfügbarkeit im Infrastrukturfonds. Nach heutigem Stand sind seitens Bund folgende Zahlungen geplant: (Anteil Bund gemäss Schreiben BAV an die SBB vom 10. August 2007 und zusätzliche Zahlung aus verspäteten Projekten im Jahr 2008).

	Zahlungsplan Bund/Infrafonds
2008	130
2009	70
2010	70
2011	70
2012	50
2013	59.9

- einschliesslich nicht rückforderbare Mehrwertsteuer auf Anteilen à fonds perdu
- einschliesslich voraussichtliche Teuerung ab April 2005

- 9.2. Die SBB ruft die Mittel nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung und von Art. 23 Subventionengesetz ab. Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:
- Aufstellung der bis zum Gesuchsdatum ausgeführten Arbeiten, deren Kosten und die bereits bezahlten Beträge
 - Summe der bereits bezahlten Beträge und Summe der von der öffentlichen Hand bis dahin geleisteten Beiträge
 - Gewünschter Betrag und Zahlungsdatum (Zahlungsfrist 30 Tage).
 - Zusätzlich mit der letzten Rechnung eines jeden Kalenderjahres: Summe der bis zum Jahresende voraussichtlich noch ausgeführten Arbeiten

- 9.3. Der Kanton Zürich hat bis Ende 2007 Planungs-, Projektierungs- und Baukosten von insgesamt 108 Mio. Fr. bereits finanziert. Diese Zahlungen werden auf den Mittelabruf angerechnet.

- 9.4. Da der anteilige Finanzfluss des Bundes (IFG; ZEB, LV SBB) dem Baufortschritt nicht folgen kann, werden die entsprechenden Zahlungen bis maximal 500 Mio. Fr. durch den Kanton Zürich bevorschusst. Die Vorfinanzierung erfolgt im Umfang von 100 Mio. Fr. durch vorzeitige Zahlung des Kantonsanteils sowie im Umfang von 400 Mio. Fr. in Form von zinslosen (Art. 21 Abs. 2 Bst c MinVV), spätestens in den Jahren 2015 bis 2017 rückzahlbaren Darlehen an die SBB.

Bei verspäteter Rückzahlung der Darlehen gegenüber den verbindlich festgelegten Zahlungsplänen wird ein Verzugszins geschuldet. Der Verzugszins beträgt 5% (Art. 24 Subventionengesetz).

- 9.5. Das BAV schöpft alle Möglichkeiten (z.B. Verzögerungen bei anderen Projekten) aus, um den Zahlungsverpflichtungen gemäss Ziff. 9.1 nachkommen zu können und um die Vorfinanzierung des Kantons Zürich gesamthaft möglichst gering zu halten.

10. Controlling und Berichterstattung

- 10.1. Die Aufsicht seitens BAV und Kanton erfolgt mittels einer neu zu bestimmenden Organisation. Das Controlling wird auf der operativen Ebene durch die SBB wahrgenommen und richtet sich nach der Controllingrichtlinie DML. Die Richtlinie besteht aus der allgemeingültigen Controllingrichtlinie BAV und einem projektspezifischen Anhang für die DML. Diesen Anhang erstellt das BAV im Einvernehmen mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und berücksichtigt hierbei die Bedürfnisse des Bundes und des Kantons Zürich.

- 10.2. Das BAV sorgt für das Reporting und die Datenweitergabe an das Fondsmanagement des Infrastrukturfonds nach Vorgabe einer separaten Weisung.
- 10.3. Die SBB stellt sicher, dass BAV und Kanton im Falle ausserordentlicher Ereignisse und massgeblicher Termin- und Kostenabweichungen unverzüglich benachrichtigt werden.
- 10.4. Die SBB erstellt zuhanden des BAV und des Kantons halbjährlich einen Standbericht per 30. Juni und 31. Dezember. Der Bericht richtet sich nach der Controllingrichtlinie DML (allgemeiner und projektspezifischer Teil) und beinhaltet mindestens die Informationen gemäss Standbericht Nr. 13 von April 2008, Version 3.2.

11. Bauherrschaft, Projektierung, Realisierung und Eigentum

- 11.1. Bauherrin ist die SBB. Sie projektiert und realisiert die DML.
- 11.2. Den Bestellern stehen folgende Rechte zu:
 - Genehmigung von Projektänderungen und deren finanzieller Folgen;
 - Vertretung und Mitwirkung in der Projektorganisation gemäss Controllingkonzept in Ziff. 10.1.
- 11.3. BAV und Kanton Zürich verständigen sich über die Wahrnehmung der einzelnen Aufgaben und Rechte.
- 11.4. Die SBB wird bzw. bleibt Eigentümerin der neuen bzw. ausgebauten Anlagen gemäss diesem Vertrag.

12. Investitionsfolgekosten

- 12.1. Die Investitionsfolgekosten einschliesslich Erneuerung der neu erstellten oder ausgebauten Anlagen gehen zu Lasten der ordentlichen Finanzierung der SBB-Infrastruktur.

13. Besondere Vereinbarungen

- 13.1. Die Weitergabe von Informationen und Daten an Dritte sowie die Kommunikation zum Vorhaben erfolgen in gegenseitiger Absprache.
- 13.2. Unterlagen über die wesentlichen Ergebnisse der Projektphasen werden den Bestellern zur Dokumentation und zur allfälligen Weiterverwendung für weitere Projekte übergeben.
- 13.3. Die SBB ist verpflichtet, sämtliche in diesem Vertrag begründeten Rechte und Pflichten auf allfällige Rechtsnachfolger zu übertragen.

14. Ausfertigung der Vereinbarung

- 14.1. Die vorliegende Vereinbarung wird in fünf Exemplaren ausgefertigt; je ein Exemplar zuhanden jedes Unterzeichnenden.

15. Inkrafttreten und Geltungsdauer

- 15.1. Dieser Vertrag tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft. Die Beschlüsse und Kreditfreigabe der zuständigen Organe seitens des Kantons und des Bundes bleiben vorbehalten.
- 15.2. Diese Vereinbarung gilt, solange die Darlehen fortbestehen oder bis darüber eine neue Vereinbarung geschlossen wird.

16. Aufhebung des Vertrags vom 12. Dezember 2002

- 16.1. Der Vertrag über die Realisierung und die Finanzierung der DML vom 12. Dezember 2002, abgeschlossen zwischen den SBB und dem Kanton Zürich, wird aufgehoben.

17. Beilagen

Beilage 1: Finanzierungskonzept Gesamtübersicht

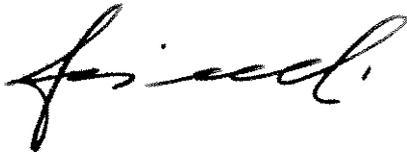
Beilage 2: Liste weiterer Investitionen in der Region Zürich

Beilage 3: Netzgrafik

18. Unterschriften

für die **Schweizerische Eidgenossenschaft:**

Bern, 5.9.08
Bundesamt für Verkehr



Dr. Max Friedli, Direktor

Bern, 1.9.08
Bundesamt für Raumentwicklung



Prof. Dr. Pierre-Alain Rumley

für den **Kanton Zürich:**

Zürich, 25. Aug. 2008
im Namen des Regierungsrates



Dr. Markus Notter, Präsident



Beat Husi, Staatsschreiber

für die **Schweizerischen Bundesbahnen:**

Bern, 3.9.08
Schweizerische Bundesbahnen SBB



Andreas Meyer
CEO



Hansjörg Hess
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Division Infrastruktur

Finanzierungskonzept, Kosten und Nutzen der Bahninvestitionen im Raum Zürich

1. Durchmesserlinie (DML)

(Preisstand 04/2005, ohne Teuerung und MwSt, gerundete Werte in Mio. CHF)

Projekte / Kosten	Nutzen	Finanzierung	Finanzierungsquellen
Kernprojekt DML	Fernverkehr 1/3	100% Bund <small>Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra</small>	FinöV-Fonds (ZEB)
			213.0
			LV 15-18
			145.0
7 + 8 Gleis Oerlikon	Agglomerations- bzw. Regionalverkehr 2/3	50% Bund <small>Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra</small>	LV 11-14
			145.0
		50% Kanton ZH	LV 07-10
			46.0
			LV 03-06 / sonstige
			128.0
			Infrastrukturfonds 2. Teil
			277.0
			Infrastrukturfonds 1. Teil
			400.0
			50% Kanton ZH
			677.0
			677.0

2. weitere Investitionen in der Region Zürich für den Fernverkehr und die 4. Teilergänzung (4. TE) S-Bahn Zürich

(unterschiedliche Preisstände, ohne Teuerung und MwSt, gerundete Werte in Mio. CHF)

Annahme Bundesbeitrag aus IF: 40%

Projekte / Kosten	Nutzen	Finanzierung	Finanzierungsquellen
1. Priorität 170	überwiegend Agglomerations- bzw. Regionalverkehr	60% Kantone	SG, TG, GL, SZ, ZG
4. Teilergänzung			ZH
2. Priorität 268		40% Bund <small>Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra</small>	175.0
Anpassung an Verkehrsentwicklung	Regionalverkehr		737.0
HGV-Projekte mit Nutzen für 4. TE			230.0
ZEB FV-Projekte mit Nutzen für 4. TE	überwiegend Fernverkehr		475.0
			230.0
			ZEB-Kredit
			475.0
Total			1'175.0

1. Prio. 84
2. Prio. 140

Weitere Investitionen in der Region Zürich

Produkt	Korridor	Projektort	Projektname	Zweck / Auslöser	Projekthinhalt	Fahrtplanhorizont > (spät. Mitte Dez.)	Totalkosten (Mio CHF)	Finanzierungsplan										Bemerkungen						
								Zuschreibung pro Kantonsgebiet																
								4. TE																
								in Bearbeitung, Erläuterung nicht abgeschlossen																
								Zuschreibung pro Kantonsgebiet																
								Total	LU	UR	SO	SH	SZ	GL	ZG	IF	LV	ZER	HGV	Total				
S25	Zürich - User	User	Wendegleis	WVZ	personelle Doppelspur mit Wendegleis	2016-19	30	18.0												12.0	12.0			
S11	Zürich - Limmattal	Elektron	Personenführung 320m			2016-19	4	2.4											1.6	1.6				
S 11	Zürich - Winterthur	Orlikon - Winterthur	Verkürzung ZFZ	Angebotserweiterung S-Bahn Zürich	ZFZ, Blockverdrängung	2016-19	20														20.0	1. Prior 30 Mio 2. Prior 20 Mio		
S 11	Zürich - Winterthur	Hägelsriet - Effretikon	Ausbau Holzstein - Effretikon	Angebotskonzept ZEB und S-Bahn Zürich	Überwindung Hürden (Ergänzungen zu Projekt HGV)	2016-18	15														15.0			
S 11	Zürich - Winterthur	Dorfstett	Ausbau Raum Klären - Dorfstett	Angebotskonzept ZEB und S-Bahn Zürich	Doppelspurtaubau	2016-18	70														70.0			
S 11	Zürich - Winterthur	Winterthur	Ausbau Raum Winterthur	Angebotskonzept S-Bahn Zürich	4. Glas Winterthur - Trossnühle, 2. Etappe	2016-19	25														25.0			
S 11	Winterthur	Winterthur	Infrastruktur	Angebotskonzept S-Bahn Zürich	Anpassung Stockhof Personenverl. Gl. 88, Ausbau PU Nord	2016-19	90	54.0													36.0			
S 12	Schönenbuch	Schönenbuch	Personenverlängerung	Personenverlängerung		2016-19	1	0.8													0.4			
S29	Winterthur - Rütli ZH	Winterthur - Rütli ZH	Ausbau Kreuzungsstationen	172-takt Trossli / Abfahrt W 1343		2016-19	80	45.0													33.0			
S 12	Winterthur - Wül	Winterthur - Wül	Personenverlängerung	Verlängerung S 12	Personenverlängerungen auf 220m P25	2016-19	27	4.8													10.8			
S 11	Winterthur - Wül	Elgg	Überholgleis	Überholgleis	Verlängerung auf 750m Richtung Zürich, neues Überholgleis Richtung Wül	2016-19	60														66.0	Mehrlecken ZEB für 2. Glas (in ZEB-R nur 60 Mio)		
S 12	Winterthur - Weinfelden	Weinfelden - Maratellen	Blockstelle	Blockstelle	Blockstelle Richtung Winterthur	2016-19	1	0.8													0.4			
S29	Winterthur - Stein am Rhein	Thalheim	Anpassungen Infra	Anpassungen Infra	gleichzeitige Einfahrten	2016-19	15	9.9													6.0			
S 29	Winterthur - Stein am Rhein	Stammheim	Ausbau Bahnhof	Kreuzungen S 29 in sich	Ausbau zur Kreuzungsknoten	2016-19	10	6.0													4.0			
S29	Rüsch	Ezwilen	Anpassungen Infra	Anpassungen Infra	gleichzeitige Einfahrten	2016-19	15	15													6.0			
Energieanlagen																					50.0	Betrag noch öffentl. Studie in Bearbeitung		
Total Investitionskosten 3. Priorität in Mio								813	288	140	30	1										167	245	352

4. TE												
Zuschreibung pro Kantonsgebiet												
Total	LU	UR	SO	SH	SZ	GL	ZG	IF	LV	ZER	HGV	Total
170	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85
19%	49%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	85%
813	288	140	30	1	0	0	0	0	0	0	0	352
27%	35%	17%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	63%
1175	438	224	30	1	0	0	0	0	0	0	0	813
19%	37%	19%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	78%
Finanzierungsplan												
2107	677											1360
147												147
70												70
3429	901	20	4	7	6	2	562	802	905	200	2489	

