

**Bericht und Antrag** 12-11  
**des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen**  
**an den Kantonsrat betreffend**  
**Darlehen an die SBB zur anteilmässigen Vorfinanzierung des**  
**Bundesbeitrags an die neue Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich**

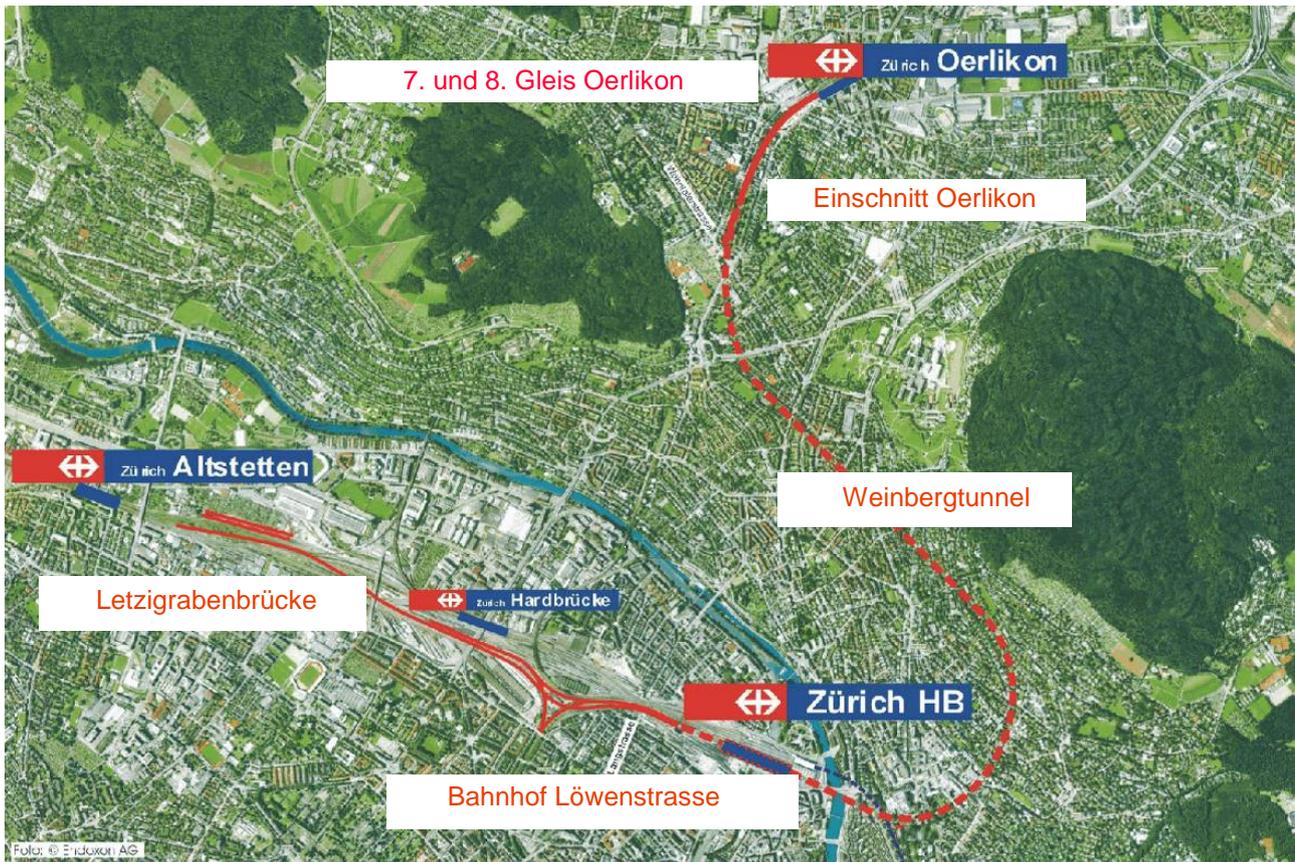
Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 56 lit. d der Kantonsverfassung sowie Art. 2 Abs. 2 lit. a, Art. 4 Abs. 1 und Art. 13 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV) vom 9. Mai 2005 (SHR 743.100) unterbreiten wir Ihnen Bericht und Antrag zur anteilmässigen Vorfinanzierung des Bundesbeitrags durch die Kantone an die neue Durchmesserlinie (DML) im Hauptbahnhof Zürich. Der Anteil des Kantons Schaffhausen an der Vorfinanzierung der DML soll mittels eines sechs Jahre laufenden Darlehens von 11.3 Mio. Franken geleistet werden. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, zu Lasten der Investitionsrechnung einen Kredit in dieser Höhe zu sprechen.

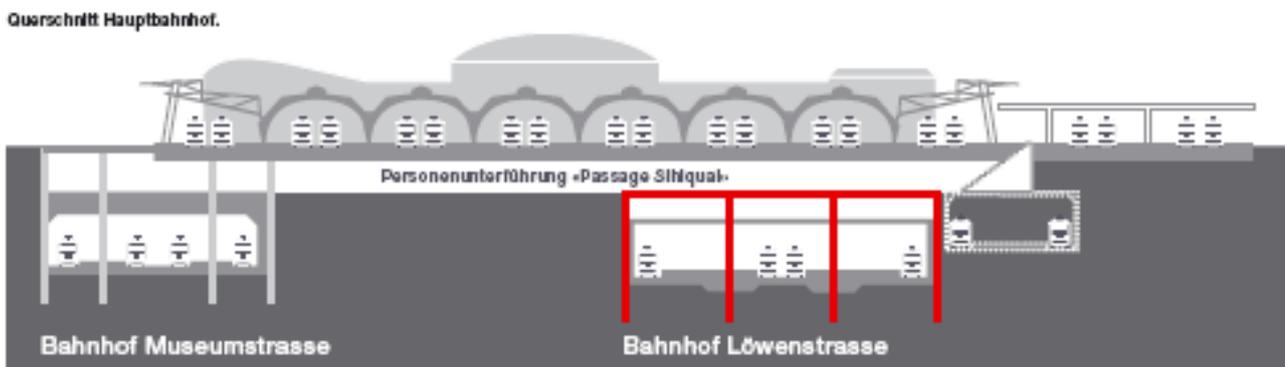
## **1. Ausgangslage**

Immer mehr Leute pendeln über immer grössere Distanzen mit dem Zug zwischen Arbeits- und Wohnort. Der Metropolitanraum Zürich bildet mit den umliegenden Kantonen eine dynamische, auch im internationalen Vergleich erfolgreiche Einheit. Eine der Lebensadern dieses Raums ist die S-Bahn Zürich. Sie verbindet – über den Zürcher Hauptbahnhof – den gesamten Lebens- und Wirtschaftsraum. Durch die ständige Ausweitung des Angebots, die noch stärker steigende Nachfrage und den ebenfalls wachsenden Fernverkehr entwickelte sich der Zürcher Hauptbahnhof (HB) als «Kopf- bzw. Sackbahnhof» zum kritischen Flaschenhals. Das Bahnsystem stösst damit an seine Grenzen.

Es brauchte einen Befreiungsschlag – ein visionäres Grossprojekt: Die Durchmesserlinie. Sie umfasst unter anderem den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter den bestehenden HB-Gleisen, den neuen Weinbergtunnel nach Zürich Oerlikon sowie Anschlüsse in Richtung Limmattal (Letzigrabenbrücke) und linkes Zürichseeufer sowie die daran angrenzenden Regionen. Die DML verschafft dem überlasteten Knoten Zürich die so dringend benötigte Kapazitätssteigerung, damit wieder mehr Züge nach und durch Zürich verkehren können. Sie eröffnet zudem den angebundenen Regionen neue, attraktive Mobilitätsperspektiven. Damit ist die DML auch von schweizweiter Bedeutung. Denn mit dem neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse können die Reisezeiten teilweise merklich verringert werden und die Umsteigewege verkürzt werden.



Figur 1 Projektbestandteile der neuen Durchmesserlinie Altstetten - Zürich HB - Oerlikon



Figur 2 Querschnitt durch den Hauptbahnhof Zürich mit neuem Bahnhof Löwenstrasse und vier Perronkanten

Die DML wird zwar unter Zürich gebaut, doch sie verbindet in erster Linie die Schweiz und steht somit sinnbildlich für einen zukunftsorientierten, vernetzenden öffentlichen Verkehr, von dem alle profitieren.

## 2. Bedeutung und Nutzen der DML für Schaffhausen

Schaffhausen profitiert in verschiedener Hinsicht von der DML: Es erhält mit der neuen DML in den Hauptverkehrszeiten sechs, tagsüber fünf umsteigefreie Verbindungen pro Stunde nach Zürich. Heute sind es mit dem Schnellzug nach Zürich und der S16 via Winterthur und Flughafen nur zwei

Direktverbindungen, die Schaffhausen mit dem Hauptbahnhof Zürich verbinden. Mit der DML werden folgende Verbesserungen möglich:

- Der Fernverkehr fährt halbstündlich von Schaffhausen nach Zürich HB und erhält dort Anschlüsse an alle weiterführenden Fernverkehrsverbindungen.
- Die nach Schaffhausen verlängerte S-Bahnlinie S9 (heute S5 bis Rafz) fährt stündlich, in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich, von Schaffhausen via Bülach nach Zürich und ersetzt zwischen Schaffhausen und Bülach die stündliche S22 von Thurbo.
- Die S12 ermöglicht eine stündliche schnelle Direktverbindung via Winterthur und Stadelhofen nach Zürich HB und ersetzt die S33 zwischen Schaffhausen und Winterthur.
- Durch einen Linientausch zwischen der S16 mit der S24 bleibt auch der direkte Flughafenanschluss via Winterthur in Zukunft gewährleistet.
- Zudem sehen die weiteren Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn auch den Halbstundentakt auf der S29 zwischen Stein am Rhein und Winterthur vor. Die Planung für die dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen ist weit fortgeschritten.

### **3. Notwendigkeit der Vorfinanzierung**

Nach dem Baubeginn an den Hauptlosen im Jahr 2007 und der Vergabe eines Grossteils der Bauarbeiten an die Unternehmen stellte der Bund ab 2008 seinen Anteil an den Baukosten der DML nicht mehr rechtzeitig bereit. Die Termine der Fertigstellung in den Jahren 2013 (Bahnhof Löwenstrasse und Weinbergtunnel) bzw. 2015 (Anschluss in Richtung Altstetten) waren jedoch zwischen allen Beteiligten abgemacht und koordiniert. So sind die für die DML notwendigen S-Bahn-Doppelstockzüge im Umfang von 1,5 Mia. Franken bereits fest bestellt. Einen Baustopp bei der DML hätte nicht nur grosse zeitliche Verzögerungen von mindestens fünf Jahren zur Folge gehabt, sondern wäre aufgrund der laufenden Verträge auch sehr teuer zu stehen gekommen. Um dies zu verhindern, war rasches und pragmatisches Handeln gefragt. Als Hauptnutzniesser der DML hat der Kanton Zürich im Sommer 2008 die Verantwortung übernommen, rasch gehandelt und mit einer Vorfinanzierung von maximal 500 Mio. Franken den Baustopp verhindert. Während der vorgeschossene Betrag vom Bund vollständig zurückerstattet wird, verbleiben die Zinskosten der Vorfinanzierung von 60 bis 70 Mio. Franken.

Angesichts der hohen Bedeutung der DML für Zürich und die Nachbarkantone drängt sich eine Verteilung dieser Kosten auf. Sie orientiert sich am zukünftigen Nutzen der DML für die einzelnen Bahnkorridore. Diese berechnet sich wie folgt: Gezählt wird jede geplante Verbindung nach Zürich auf Basis des geplanten Fahrplans 2018. Das heisst: Ein Zug zwischen Schaffhausen und Zürich wird einmal dem Kanton Schaffhausen und einmal dem Kanton Zürich zugerechnet. Der Gesamtbetrag wird danach entsprechend der Anzahl Verbindungen pro Kanton aufgeteilt. Naturgemäss übernimmt so der Kanton Zürich den Hauptanteil, weil er von jeder einzelnen Verbindung profitiert.

#### **4. Beteiligung der Kantone an der Vorfinanzierung der DML**

Für die Vorfinanzierung von Bahnprojekten besteht keine Pflicht. Der Kanton Zürich hat sich wie erwähnt im Dienste der Sache für die erhebliche Vorfinanzierung entschieden und ist grundsätzlich bereit, die Folgekosten des 500 Millionen-Darlehens zu tragen. Da diese Vorfinanzierung eine finanzielle Verpflichtung der Eidgenossenschaft betrifft, hat der Kanton Zürich seine Nachbarkantone um Unterstützung angefragt. Die zuständigen Regierungsmitglieder der in der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV Zürich) vereinigten Kantone (Aargau, Glarus, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau und Zug) haben ihre Unterstützung einstimmig zugesagt.

Die zuständigen Regierungsräte der KöV Zürich haben die Eckpunkte einer gemeinsamen Vorfinanzierung in einer Absichtserklärung im Dezember 2009 geregelt. Darin stellen alle Kantone in Aussicht, den zuständigen Organen einen Antrag für eine anteilige Vorfinanzierung zu unterbreiten. Für die Ermittlung des Beteiligungsschlüssels wurde die Anzahl der Zugfahrten von und nach Zürich HB aus dem jeweiligen Kanton erhoben. Daraus hat sich ergeben, dass der Kanton Zürich den grössten Anteil an der Vorfinanzierung zu tragen hat. Die einzelnen Anteile betragen: Zürich 63 %, Schaffhausen 4 %, Thurgau 3 %, St. Gallen 10 %, Schwyz 6 %, Glarus 1 %, Zug 5 % und Aargau 8 %.

Es wurde vereinbart, dass - falls in einem Kanton die zuständige politische Instanz der Kreditbewilligung für die Vorfinanzierung nicht zustimmt - der Kanton Zürich in diesem Fall einspringt und dass der Kanton Zürich gegenüber den Nachbarkantonen einsteht, falls die Rückzahlung des Darlehens durch die SBB nicht termingerecht erfolgen würde. Es wurde ferner auch vereinbart, dass für künftige Bahnprojekte im Einflussperimeter der KöV-Region Zürich mit erheblichem kantonsüberschreitendem Nutzen, Grundsätze und Regeln bezüglich finanzieller Beteiligungen der nutznennenden Kantone erarbeitet werden. Es ist somit nicht ausgeschlossen, dass die vorliegende Berechnung des Anteilsschlüssels auch bei künftigen Bahnprojekten mit Liquiditätsengpass in ähnlicher Form angewendet werden könnte.

#### **5. Vorfinanzierungsbedarf**

Insgesamt kostet das gesamte Projekt der neuen Durchmesserlinie rund 2 Mia. Franken. Gestützt auf den am 1. Januar 2008 auf Bundesebene in Kraft getretenen Infrastrukturfonds werden die Kosten entsprechend dem Nutzen aufgeteilt. Der Nutzen wird zu zwei Dritteln dem Agglomerationsverkehr und zu einem Drittel dem Fernverkehr zugerechnet. Der Anteil des Fernverkehrs wird vollständig vom Bund finanziert. Die Kosten für den Agglomerationsverkehr werden je zur Hälfte vom Bund und vom Kanton Zürich getragen. Damit bezahlt der Kanton Zürich insgesamt einen Drittel der Gesamtkosten oder rund 677 Millionen Franken.

Der konkrete Vorfinanzierungsbedarf für den fehlenden Bundesanteil hängt von verschiedenen Faktoren ab. Er ergibt sich aus der erwarteten jährlichen Kostenentwicklung bis zum Bauabschluss für die DML, der laufenden Liquidität des Bundes (abhängig von der Kostenentwicklung der anderen Bahnprojekte im FinöV-Fonds und der übrigen Projekte im Infrastrukturfonds sowie der Äuf-

nung der Fonds z.B. aus LSVA-Geldern) und aus der erwarteten künftigen Zins- und Teuerungsentwicklung. Entgegen ersten Annahmen zeigte es sich, dass der Bund liquider ist als ursprünglich angenommen. Daher hat sich eine notwendige Vorfinanzierung durch die Kantone bereits um einige Jahre verzögert. Zudem hat sich die Zinssituation in letzter Zeit laufend verbessert. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat die von den Kantonen erwarteten Beiträge errechnet. Der Anteil des Kantons Schaffhausen wurde auf ein Darlehen von 11.30 Mio. Franken berechnet.

## **6. Darlehen des Kantons Schaffhausen an die SBB**

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV) verfolgt u.a. das Ziel, den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Netz des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten und die Erschliessung des Kantonsgebietes mit attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsverbindungen sicherzustellen (Art. 2 Abs. 2 GöV). Hierzu kann der Kanton Beiträge für Investitionen der Transportunternehmen, Gemeinden oder von Dritten gewähren (Art. 4 Abs. 1 GöV). Gemäss Art. 13 Abs. 2 GöV befindet der Kantonsrat bei Vorhaben des öffentlichen Verkehrs abschliessend über Darlehen bis zu einem Höchstbetrag von 15 Mio. Franken zugunsten von Investitionen der Transportunternehmen, Gemeinden oder von Dritten. Dazu gehören insbesondere zinslose Darlehen, die zur Vorfinanzierung einzelner Massnahmen allenfalls erforderlich werden, wenn der Bund oder einzelne Transportunternehmen - wie vorliegend der Fall - die zugesicherten Finanzmittel nicht fristgemäss aufbringen können. Mit Art. 13 Abs. 2 GöV besteht die Möglichkeit, kurzfristig reagieren zu können, damit einzelne Massnahmen des Agglomerationsverkehrs trotz Liquiditätsengpässen termingerecht in Betrieb genommen werden können. Das Darlehen an die SBB beträgt weniger als 15 Mio. Franken und unterliegt somit nicht dem Referendum.

Gestützt auf das GöV und die vorstehenden Erwägungen soll der SBB ab dem 2. Quartal 2012 für die Dauer von sechs Jahren ein Darlehen von 11.3 Mio. Franken gewährt werden. Über die Gewährung eines entsprechenden Darlehens besteht ein Vertragsentwurf zwischen der SBB, dem Kanton Zürich und dem Kanton Schaffhausen. Darin erklärt sich der Kanton Schaffhausen bereit, der SBB ein rückzahlbares, nicht verzinsliches Darlehen zu gewähren. Kann die Rückzahlung des Darlehens an den Kanton Schaffhausen durch die SBB nicht termingerecht erfolgen, garantiert der Kanton Zürich die rechtzeitige Rückzahlung. Sollte die Vorfinanzierung der DML durch die Kantone infolge unvorhergesehener oder früher zur Verfügung stehender Mittel des Bundes erheblich geringer sein, kann im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich eine vorzeitige Rückzahlung des Darlehens von der SBB verlangt werden.

## **7. Finanzielle Auswirkungen**

Das Darlehen von 11.3 Mio. Franken ist der Investitionsrechnung zu belasten. Der vorliegend beantragte Kredit ist in der Staatsrechnung 2012 als Nachtragskredit zu verbuchen. Das Darlehen stellt Verwaltungsvermögen dar, wird jedoch nicht abgeschrieben, da kein jährlicher Werteverzehr stattfindet. Die Rückzahlung des Darlehens erfolgt wiederum über die Investitionsrechnung. Die jährlichen Folgekosten treten in der Form von Zinsausfällen oder Zinskosten beim Kanton ein. Unter der Annahme, dass angesichts der gegenwärtigen Zinssituation während der Laufzeit des Darlehens durchschnittlich 0.8 % Zinsen pro Jahr eingenommen werden könnten (oder bei Kapitalauf-

nahme allenfalls bezahlt werden müssten), hat der Kanton ein jährliches Zinsbetreffnis von rund 90'000 Franken zu tragen. Der Zinsausfall ist während sechs Jahren der laufenden Rechnung zu belasten.

*Sehr geehrter Herr Präsident*

*Sehr geehrte Damen und Herren*

*Gemäss Art. 2 Abs. 2 lit. a GöV verfolgt die Förderung des öffentlichen Verkehrs namentlich den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Netz des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Die Durchmesserlinie bzw. das vom Kanton Schaffhausen für die DML zu sprechende Darlehen an die SBB entspricht diesem Grundsatz und Förderungsziel vollauf. Der «Flaschenhals» im Zulauf zum Hauptbahnhof Zürich würde die weitere Entwicklung des Bahnverkehrs im Metropolitanraum Zürich, zu dem auch der Kanton Schaffhausen zählt, verhindern. Mit einem Darlehen in der Höhe von 11.3 Mio. Franken an die SBB übernimmt der Kanton Schaffhausen anteilmässig die Vorfinanzierung des Bundesbeitrags an die neue DML im Hauptbahnhof Zürich. Damit zeigt sich der Kanton Schaffhausen mit dem Kanton Zürich und weiteren Kantonen solidarisch, weil er - wie andere Kantone auch - von der weiteren Entwicklung der Zürcher S-Bahn profitiert. Die anderen Kantone Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Glarus, Zug und Aargau haben in der Zwischenzeit ihre Anteile bereits geleistet. Angesichts der hohen Gesamtkosten der DML ist dieses Vorgehen aus nachbarschaftlichen Gründen angezeigt.*

*Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem im Anhang beigefügten Beschlussentwurf betreffend anteilmässiger Vorfinanzierung des Bundesbeitrags an die neue Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich (Darlehen an die SBB) zuzustimmen.*

Schaffhausen, 31. Januar 2012

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin

*Ursula Hafner-Wipf*

Der Staatsschreiber

*Dr. Stefan Bilger*

Anhang:

- Beschlussentwurf

## **Beschluss**

Anhang

### **betreffend anteilmässiger Vorfinanzierung des Bundesbeitrags an die neue Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich (Darlehen an die SBB)**

vom

---

*Der Kantonsrat Schaffhausen*

*beschliesst:*

**1.**

Der Kanton Schaffhausen gewährt den Schweizerischen Bundesbahnen zur anteilmässigen Vorfinanzierung des Bundesbeitrags an die neue Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich ein zinsloses Darlehen. Das Darlehen beträgt maximal 11.3 Mio. Franken und hat eine Laufzeit von sechs Jahren.

**2.**

Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einem Vertrag mit der SBB und dem Kanton Zürich. Das Baudepartement wird beauftragt und ermächtigt, den entsprechenden Darlehensvertrag zu unterzeichnen.

**3.**

Zu Lasten der Investitionsrechnung wird ein Kredit in der Höhe von 11.3 Mio. Franken bewilligt (Darlehen an die SBB).

**4.**

Dieser Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen. Er tritt am Tag der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Die Sekretärin: