



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

études

PPP-Praxisstudie Deutschschweiz

Potentialanalyse: Ermittlung von
möglichen PPP-Projekten im
Verkehrsinfrastrukturbereich

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Autor

Thomas Kieliger

Begleitung seitens des Auftraggebers

Andrea Lanz (ARE)

Produktion

R. Menzi, Stabsstelle Information (ARE)

Zitierweise

Bundesamt für Raumentwicklung (2008):

PPP-Praxisstudie Deutschschweiz: Potentialanalyse:

Ermittlung von möglichen PPP-Projekten im Verkehrsinfrastrukturbereich

Anmerkung

Der Inhalt dieses Berichtes verpflichtet nur die von den Auftraggebern beauftragten Autoren.

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

06.2008

1. Einleitung

Anlässlich der Besprechung vom Donnerstag, 5. Juli 2007 in Bern zusammen mit der Arbeitsgruppe des Bundes und den Parlamentariern, Ständerat Dr. Thomas Pfisterer (Aargau) und Nationalrat Didier Burkhalter (Neuenburg), wurde das Potential von PPP im Agglomerationsverkehr diskutiert. In der Analyse wurde festgestellt, dass der Bund PPP positiv gegenübersteht und PPP im Verkehrsbereich als interessanter Ansatz verstanden wird. Es wurde auch festgehalten, dass bis heute grosse Grundlagenarbeit geleistet wurde, realisierte PPP-Projekte in der Schweiz – vor allem im Verkehrsbereich – aber selten sind. Gemäss den Aussagen von Ständerat Dr. Thomas Pfisterer ist es nun nötig, nicht so sehr weiter „Papier“ zu produzieren, sondern an hand von Praxisbeispielen Erfahrungen mit PPP im Agglomerationsverkehr zu sammeln. In der Besprechung wurde deutlich, dass die Gründe für den mässigen Erfolg des PPP-Ansatzes in der Schweiz die mangelnde Unterstützung der Fachwelt und der fehlende finanzielle Leidensdruck sind. Im Ausland – vor allem in England und Deutschland – ist das Finanzloch der öffentlichen Hand und dementsprechend der Leidensdruck sehr viel grösser.

In der Besprechung wurde angeregt, an hand von zwei konkreten Projekten das Potential von PPP zu ermitteln. Aus der Westschweiz liegt die Projektidee von Neuenburg für die neue Verbindung Neuenburg – La Chaux-de-Fonds (TransRUN) vor. In der Deutschschweiz fehlen ähnliche Projektideen mit PPP-Potential. Ständerat Dr. Thomas Pfisterer hat in seinem Mail vom 7. Juli 2007 angeregt, dass in der Deutschschweiz eine Praxisstudie PPP durchgeführt werden sollte, die nachweist, dass PPP in einem konkreten Fall Sinn macht.

Im Protokoll ist der Auftrag wie folgt umschrieben:

- Es sollen möglichst bald ein bis zwei konkrete Beispiele erarbeitet werden, die sich für eine PPP-Finanzierung eignen würden. Dabei ist eine „traditionelle“ Finanzierung einer PPP-Lösung gegenüberzustellen. Eines der Projekte ist die TransRUN.
- Herr Kieliger wird abklären, welches weitere Projekt sich für eine solche Abklärung eignen würde, möglich wären Projekte in den Räumen Zürich, Basel, St. Gallen oder Bern.
- Es soll eine Praxisstudie in Auftrag gegeben werden, um diese beiden Projekte vertieft zu analysieren.

Im vorliegenden Bericht geht es im Sinne einer Potentialanalyse darum, Agglomerationsprojekte mit der Möglichkeit für eine PPP-Realisierung in der Region Zürich (1. Priorität) und in 2. Priorität in den Regionen Basel, Bern und Luzern zu ermitteln. Es sollen auch erste Kontaktgespräche mit den Verantwortlichen geführt werden. Die Resultate werden in einer Potential-Analyse zusammengefasst und ein Vorgehenskonzept für die Durchführung einer Praxisstudie Deutschschweiz vorgeschlagen.

2. Analyse von möglichen PPP-Projekten

In der Besprechung vom 5. Juli 2007 wurden folgende Kriterien für potenzielle PPP-Projekte aufgeführt:

- Rentabilität und Finanzierbarkeit
- Projektumfang
- Raumeignung und Abgrenzbarkeit
- Zeitplanung
- Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen
- Partnerschaftsgedanke

Bei den nachfolgenden Projekten ist der Partnerschaftsgedanke gegeben, in dem alle kontaktierten Verwaltungsstellen ihr Interesse an einer vertieften Abklärung einer PPP-Realisierung kundgetan haben. Weitergehende Kontakte mit den politisch-verantwortlichen Stellen wurde bis anhin nicht aufgenommen. Alle Projekte sind von ihrem Umfang, der aktuellen Zeitplanung und den gesetzlichen und politischen Randbedingungen geeignet. Die Rentabilität und Finanzierbarkeit muss aber in einem nächsten Schritt mit den PPP-Partnern und Investoren geprüft werden.

Im Rahmen der Potentialanalyse konnten folgende Projekte in den Regionen Zürich, Bern, St. Gallen und Luzern ermittelt werden. Detaillierte Angaben sind in den Faktenblättern im Anhang zu finden:

- Zürich
 - Stadtbahn Limmattal: Verlängerung der Tramlinie von Zürich über Schlieren, Dietikon bis nach Spreitenach-Killwangen, Investitionskosten: Fr. 544 Mio.
 - Nr. 2: Waidhaldentunnel: Entlastung der Rosengartenstrasse und Hardbrücke, Investitionskosten: Fr. 350 – 700 Mio.
 - Seilbahn Zoo: Erschliessung des Zoos von Bahnhof Stettbach, Investitionskosten: Fr. 17 Mio.
- Bern
 - Autobahnzubringer Oberaargau: Wirtschaftsstrasse von Langenthal bis zum Autobahnanschluss Niederbipp, Investitionskosten: Fr. 200 Mio.
 - Verkehrserschliessung Emmental: Verbesserung der Zufahrt ins Emmental mit einer Umfahrung von Burgdorf und Oberburg, Investitionskosten: Fr. 370 Mio.
 - Tram Ostermundigen: Ersatz der bestehenden Buslinie durch einen Trambetrieb, Investitionskosten: Fr. 80 Mio.
 - ÖV-Achse Agglomeration Biel: öV-Verbindung zwischen dem rechten Bielerseeufer, dem Zentrum von Biel und den Entwicklungsschwerpunkten Güterbahnhof und Bözingerfeld; Investitionskosten: Fr. 100 Mio.

- St. Gallen
 - Umfahrung Bütschwil: Ortsumfahrung, Investitionskosten: Fr. 165
 - Umfahrung Wattwil: 2. Teil der Ortsumfahrung mit Verbindung ins Ober-Toggenburg, Investitionskosten: Fr. 140 Mio.
 - Entlastung Rapperswil: Entlastung der Stadt Rapperswil mittels Tunnelverbindung vom Autobahnanschluss bis zum Seedamm, Investitionskosten: Fr. 750 Mio.

- Luzern
 - Bahnhof Luzern-Nord: Erweiterung des Bahnhof Emmenbrücke und neue Bahnverbindung nach Zürich., Investitionskosten: Fr. 400 – 500 Mio.

- Basel
 - offen

In der Region Bern sind weitere umfangreiche Agglomerationsprojekte in Abklärung. Erste Resultate liegen aber erst Mitte 2008 vor und sind deshalb in der Zusammenstellung der potentiellen PPP-Projekte nicht aufgeführt. Es handelt sich um folgende Vorhaben:

- ZMB Bern: Erschliessung Bern-Süd und Bahnknoten Bern
 - Bessere Erschliessung des Südens von Bern durch den öffentlichen Verkehr:
 - Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes
 - RBS-Tiefbahnhof

Weiter ist auch das Projekt „Seetunnel Genf“ in Abklärung. Eine teilweise private Investorengruppe hat verschiedene Studien durchführen lassen. Details dazu sind aber nicht bekannt, Unterlagen wurden bisher nicht publiziert

3. Vorgehensvorschlag

Die Realisierung nach dem PPP-Prinzip ist im Hochbau in der Schweiz einfacher als im Verkehrs-Infrastrukturbereich. Folgende Gründe sind dafür verantwortlich:

- Enge politische Zusammenarbeit und Abstimmung während der ganzen Projektphase, vor allem in den Phasen Planung und Projektierung bis zur Bau- und Kreditbewilligung.
- Die Verkehrs-Infrastrukturprojekte lassen sich zeitlich und räumlich nicht klar abgrenzen. Diese Vorhaben sind vielfach mit flankierenden und verkehrslenkenden Projekten gekoppelt und stehen in enger Abhängigkeit zu Drittprojekten.
- Das Geld für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist in der Schweiz nach wie vor vorhanden. Die Fachwelt ist der Meinung, dass die Rentabilität durch fremdes Geld weniger gut ausfällt als bei der Finanzierung des Projekts durch die öffentliche Hand

Am Beispiel des Kantons Zürich ist untenstehend die enge Abhängigkeit und Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Direktion, Regierung, Parlament und auch Volk im Rahmen von Verkehrs-Infrastrukturprojekten dargestellt. Die Stadt Zürich hat beim PPP-Vorhaben „Neubaus Kongresshaus“ mit der Zusammenarbeit und den Kompetenzen zwischen Verwaltung, Exekutive und Parlament grosse Schwierigkeiten gehabt. Diesem Thema muss bei der weiteren PPP-Projektbearbeitung grosse Bedeutung zugemessen werden.

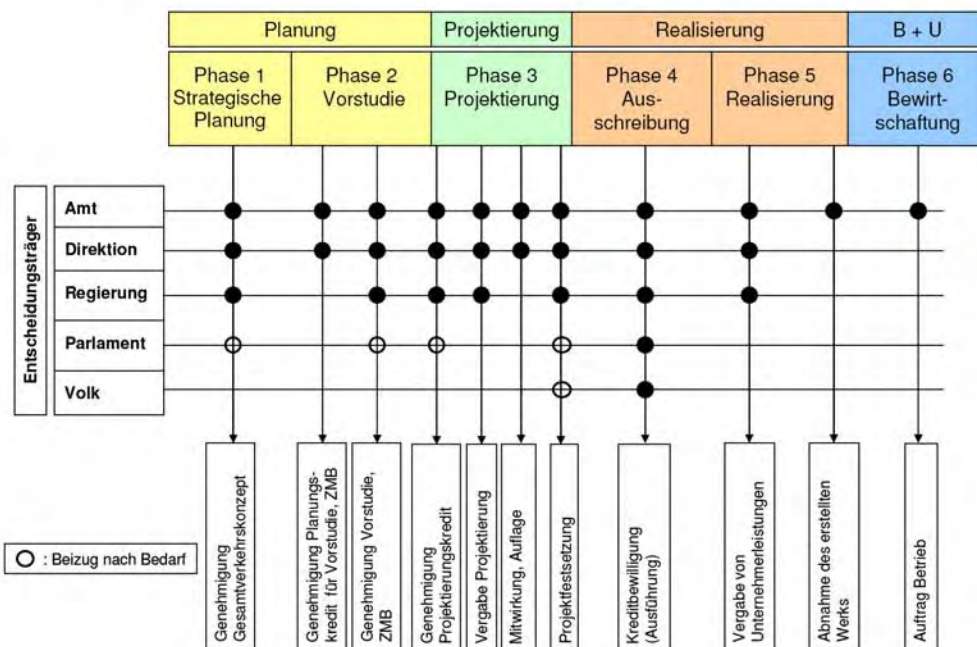


Abbildung 1: Zuständigkeiten im Projektablauf

3.2 PPP-Projekte im Phasenmodell SIA 112

Die Erhebung bei den Kantonen hat gezeigt, dass der optimale Einstieg für eine PPP-Realisierung die Machbarkeitsstudie bzw. die Zweckmässigkeitsbeurteilung ist. Nach Abschluss dieser Phase (Phase 2, Vorstudie gemäss SIA 112) ist das Variantenstudium durch die verantwortliche Stellen abgeschlossen, die Bestvariante bestimmt und bei einer Zweckmässigkeitsbeurteilung auch die Nachhaltigkeit und die Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Mit dem Vorliegen des Planungsergebnisses ist die Willensbildung der Verwaltung und auch der verantwortlichen Exekutive abgeschlossen, die bau-, verkehrs- und umwelttechnische Machbarkeit ist geklärt. Auch allfällige gesamtverkehrliche Entlastungswirkungen wurden bis zum Abschluss dieser Phase geprüft. Über Kosten und die allfällige Rentabilität ist bis zu dieser Phase noch keine Aussage gemacht. Es bleibt für allfällige Investoren und PPP-Partner noch genügend Spielraum für eine optimierte Bauausführung und Finanzierung des Projekts. Der nächste Meilenstein in der Projektabwicklung ist das Vorliegen eines Bau- und Auflageprojekts. Auch an diesem Punkt könnte der PPP-Partner ins Projekt einsteigen. Zu diesem Zeitpunkt sind die Kosten in einem Kostenvoranschlag ermittelt und das Projekt parzellenscharf definiert. Der Handlungsspielraum für den PPP-Partner ist nicht mehr sehr gross. Diese Projektschnittstelle ist auch vergleichbar mit den heute besser bekannten TU- bzw. GU-Modellen (TU: Total-Unternehmer bzw. GU: Generalunternehmer).

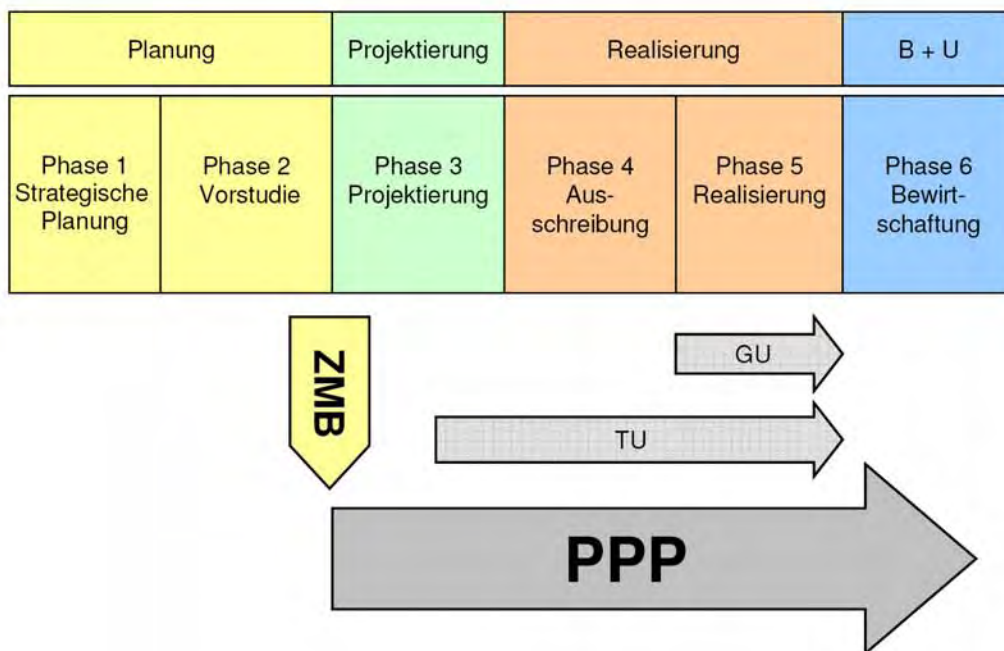


Abbildung 2: Start PPP im Phasenmodell nach SIA 112

3.3 Ermittlung des PPP-Potentials

In der nachfolgenden Abbildung ist das PPP-Potential der untersuchten Verkehrs-Infrastrukturprojekte dargestellt. Das Potential für eine mögliche PPP-Praxisstudie ergab sich aus der Auswertung der Faktenblätter gemäss Anhang. Die Bewertung erfolgte durch den Verfasser und ist mit den Kontaktpersonen nicht abgesprochen.

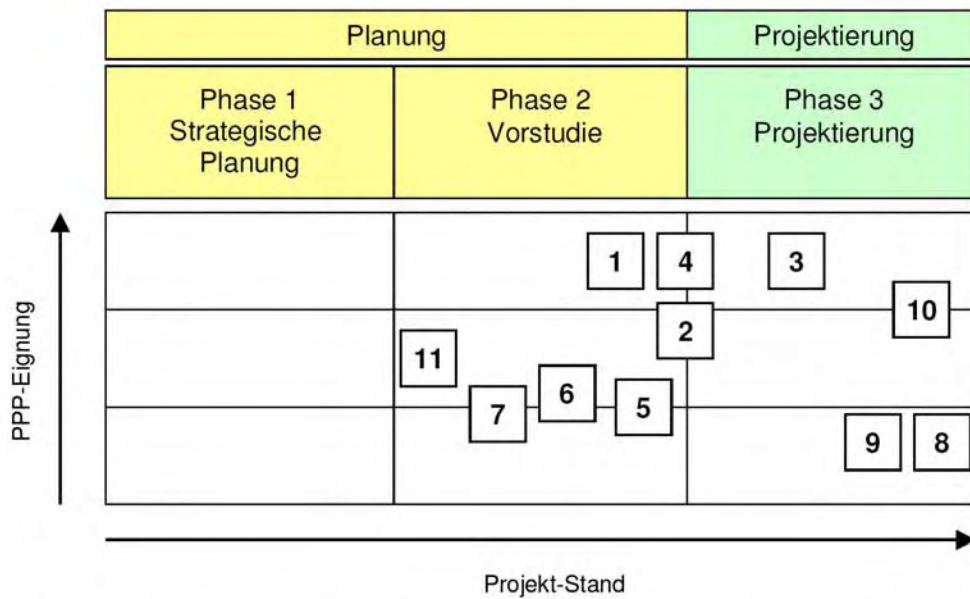


Abbildung 3: PPP-Potential der untersuchten Infrastrukturprojekte

Folgende Projekte sind in der Abbildung 3 dargestellt:

1. Stadtbahn Limmattal, Zürich
2. Waidhaldentunnel, Zürich
3. Seilbahn Zoo, Zürich
4. Autobahnzubringer Oberaargau, Langenthal, Bern
5. Verkehrserschliessung Emmental, Burgdorf, Bern
6. Tram Ostermundigen, Bern
7. ÖV-Achse Agglomeration Biel, Bern
8. Umfahrung Bütschwil, St. Gallen
9. Umfahrung Wattwil, St. Gallen
10. Entlastung Rapperswil, St. Gallen
11. Bahnhof Luzern-Nord, Luzern

4. Vorgehensvorschlag für die Auslösung einer Praxisstudie

Die Abbildung 3 zeigt auf, dass für eine PPP-Praxisstudie folgende Projekte in Frage kommen:

- Projekt Nr. 10: Verkehrsentslastung Rapperswil
- Projekt Nr. 3: Seilbahn Zoo, Zürich
- Projekt Nr. 4: Autobahnzubringer Oberaargau, Langenthal, Bern
- Projekt Nr. 2: Waidhaldentunnel, Zürich
- Projekt Nr. 1: Stadtbahn Limmattal, Zürich

In einem nächsten Schritt ist mit den Verantwortlichen aus Verwaltung und Politik der Kantone und u. U. Städte / Gemeinden die Eignung und auch die Bereitschaft betreffend einer PPP-Praxisstudie im Detail zu klären. Folgende Themen sind bei den oben ausgewählten Projekten zu besprechen:

- Das Projekt Rapperswil ist für die Region ein sehr wichtiges Projekt, ist sehr weit fortgeschritten und hat auch die notwendige politische Unterstützung. Die Finanzierbarkeit ist aber nicht gewährleistet. Die Firma „UBS Warburg“ hat bereits schon die PPP-Eignung geklärt. Bautechnisch und auch geologisch ist das Projekt im Strassenraum von Rapperswil sehr anspruchsvoll und risikoreich.
- Die Erschliessung des Zürcher Zoos mittels einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach aus ist prädestiniert für eine PPP-Lösung. Auch dieses Projekt ist weit fortgeschritten und der politische Wille ist auch vorhanden. Der Zoo kann zusammen mit Sponsoren als Investor, Bauherr und Betreiber auftreten. Die öffentliche Hand übernimmt die Aufgabe des Bestellers, der Zoo dies des Erstellers und Betreibers.
- Der Autobahnzubringer im Oberaargau ist als Wirtschaftsstrasse konzipiert und wird von der örtlichen Wirtschaft stark gefördert. Das Projekt lässt sich auch klar abgrenzen.
- Der Waidhaldentunnel eignet sich als Tunnelprojekt auch sehr gut für eine PPP-Lösung. Das Projekt steckt im Moment aufgrund der Richtplandebatte im Kantonsrat von Zürich in politischen Schwierigkeiten. Die von der Verwaltung und der beiden Regierungen von Stadt und Kanton vorgeschlagene Bestvariante wurde vom Parlament abgeändert. Bevor eine PPP-Praxisstudie ausgelöst wird, müssen in Stadt und Kanton diese politische Sackgasse geklärt sein.
- Die Stadtbahn Limmattal kann als Folgerprojekt der erfolgreichen Glattalbahn betrachtet werden und als PPP-Projekt umgesetzt werden. Das Projekt hat im Limmattal grosse Unterstützung, ist aber aufgrund des hohen Finanzbedarfs in der Prioritätenliste weit hinten gelandet.

Die PPP-Praxisstudie soll nach Möglichkeit parallel zur „traditionellen“ Projektbearbeitung abgewickelt werden. Auf Basis der Machbarkeitsstudie oder einer Zweckmässigkeitsbeurteilung soll in der nächsten Projektphase das Vorprojekt bis zum Bauprojekt mit der Berechnung der Kosten im Rahmen eines Kostenvoranschlags (Genauigkeit kleiner 10%) erarbeitet werden. Diese Parallelbearbeitung soll Erkenntnisse für die PPP-Realisierung betreffend Ablauf, Randbedingungen, Risikoabschätzung und Eignung von Projekten für das PPP-Verfahren hervorbringen. Es ist wichtig, dass bei jedem Meilenstein – auch beim Projektstart – die Wirtschaftlichkeit der beiden Projekte miteinander verglichen wird. Die Akzeptanz von PPP kann nur erreicht werden, wenn die Projektabwicklung mit PPP-Finanzierung auch tatsächlich tiefere Kosten zur Folge hat.

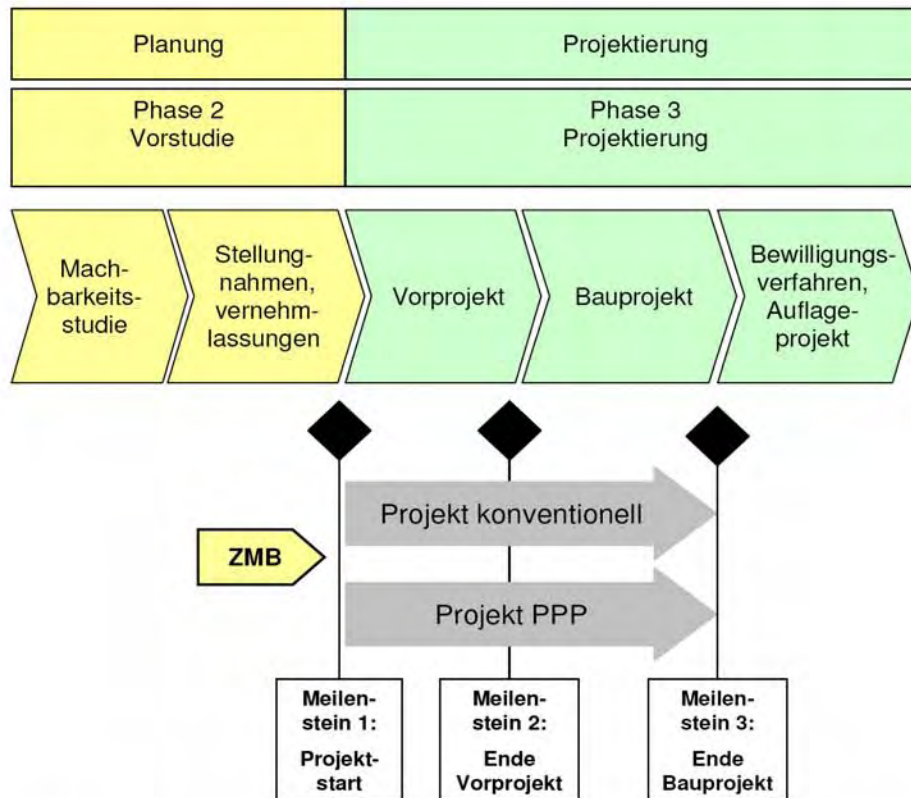


Abbildung 4: Parallelbearbeitung des konventionellen Projekts mit dem PPP-Projekt

Auch die Projektorganisation muss in der Projektabwicklung diese Parallelität aufweisen. Um eine gewisse Unabhängigkeit und auch Objektivität zu erhalten macht es Sinn, wenn der Kanton bzw. die Stadt das konventionelle Projekt bearbeitet und unter der Leitung des Bundes das PPP-Projekt bearbeitet wird. Eine gemeinsame Projektleitung stellt sicher, dass die Projektauftrag, die Randbedingungen und auch die Risiko-Beurteilung bei beiden Projekten gleich angewandt werden und die Resultate am Ende des Projektes auch wirklich vergleichbar sind.

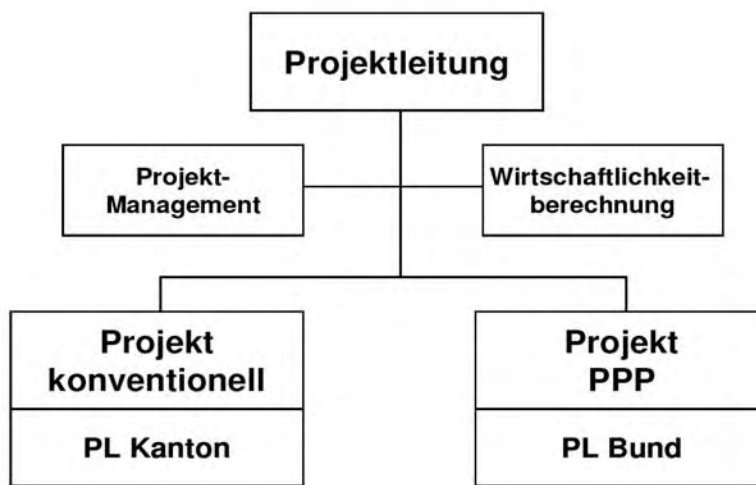


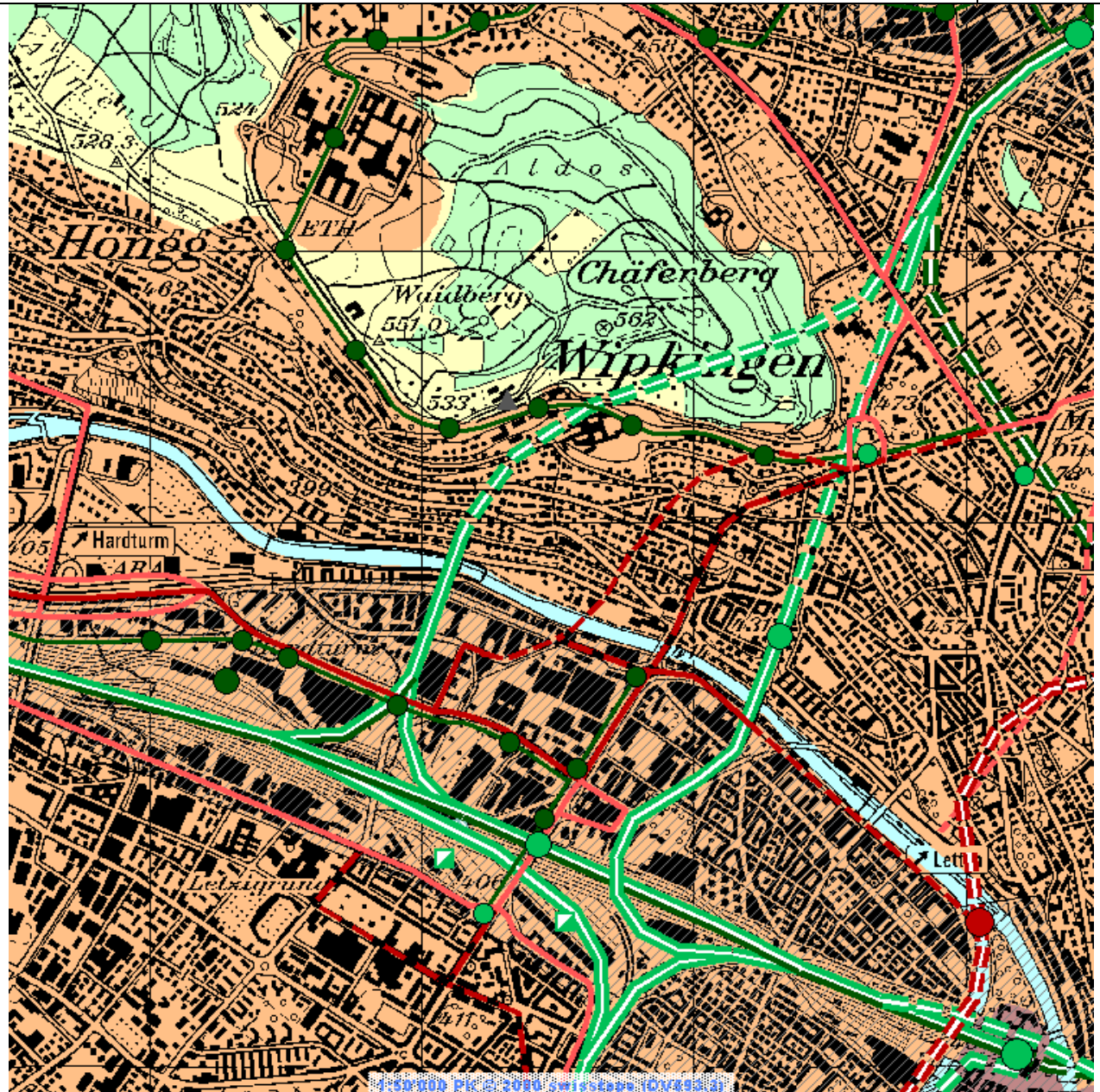
Abbildung 5: Projektorganisation für Parallelprojektbearbeitung

| | | |
|--|--|--|
| Projekt: Stadtbahn Limmattal | | Nr. 1 |
| | | |
| <p>Projektbeschreibung: Das Limmattal soll über eine Stadtbahn - vergleichbar mit der Glattalbahn – erschlossen werden. Die Stadtbahn Limmattal ist als Verlängerung der geplanten Linie 1 (Hauptbahnhof – Hohlstrasse – Bahnhof Altstetten (Anschluss an das S-Bahnnetz)– Farbhof) konzipiert. Falls die neue Linie 1 bis zum Zeitpunkt der Realisierung der Stadtbahn noch nicht in Betrieb ist, kann auch eine Verlängerung der heutigen Linie 2 in Betracht gezogen werden. Die Linie 2 endet heute im Farbhof, Zürich-Altstetten. Die Stadtbahn erschliesst Schlieren (Bahnhof), Dietikon (Bahnhof) und auf dem Kantonsgebiet des Kantons Aargau Spreitenbach (Einkaufszentrum) und Killwangen (Bahnhof). Das Stadtbahn-Trasse soll zu einem „Entwicklungsleitfaden“ für das Limmattal werden und stellt für dessen städtebauliche Aufwertung eine grosse Chance dar.</p> | | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal vom 31. Mai 2005 • Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006 • Agglomerationsprogramm „Siedlung und Verkehr Kanton Zürich“ (Bericht vom 11. November 2005). • Städtebauliche Gesamtkonzept für das Zentrum von Schlieren (Januar 2005) • Der Regierungsrat hat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm verabschiedet und am 8. Februar 2006 beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. • Zwischenbeurteilung des Bundesamts vom 6. Juli 2006. • Überarbeitung des Agglomerationsprogramm (Bericht vom 19. März 2007) • Massnahmenblatt: GV-Paket, Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau, Siedlung und öV-Feinverteilung, Limmattal, Priorität B • Kantonsinterne Stellungnahme zum überarbeiteten Agglomerationsprogrammbis zum 6. Juli 2007. • Richtplaneintrag der Stadtbahn (im Kanton Aargau schon 2006 rechtskräftig; im Kanton Zürich KRB 26.3.2007) | | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie und Betriebskonzept im Rahmen des regionalen Verkehrskonzepts Limmattal • Nächste Schritte: Korridorstudie, Trassestudie: Termin offen | | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 544 Mio (davon auf Gebiet des Kantons Zürich: 380 Mio., Kanton</p> | | <p>Zeitplan, Realisierung: 2016 - 2025</p> |

| | |
|--|--|
| Aargau: 164 Mio) Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 9 Mio. | |
| Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung: <ul style="list-style-type: none">• Priorität hoch aus Sicht des Limmattals, aber nur als langfristige Massnahme des Agglomerationsprogramms vorgesehen (zu grosses Investitionsvolumen)• Projektgrösse von ca. Fr. 500 – 550 Mio.• Verkehrsaufkommen von 80'000 – 93'000 Fahrten pro Tag• Etappierung möglich; 1. Etappe Farbhof – Schlieren, 2. Etappe Schlieren – Dietikon, 3. Etappe Dietikon - Killwangen | |
| Kontaktperson: Reto Lorenzi, Amt für Verkehr, Zürich | |

Projekt: Waidhaldentunnel

Nr. 2

**Projektbeschreibung:**

Eines der dringendsten Probleme für die Stadt Zürich ist die Entlastung der Rosengartenstrasse. Im Rahmen der „Projektstudie Stadttunnel – Verkehr Zürich-West“ wird der Waidhaldentunnel-lang als beste Variante zur Umfahrung der Rosengartenstrasse zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die Rosengartenstrasse selber soll zur Quartierstrasse umgebaut werden. Dabei besteht eine enge Schnittstelle zum Ausbau des Tramnetzes, da die zukünftige Tangentialverbindung Nord – West via Rosengartenstrasse – Hardbrücke geplant ist.

Die Projektleitung liegt bei der Stadt Zürich.

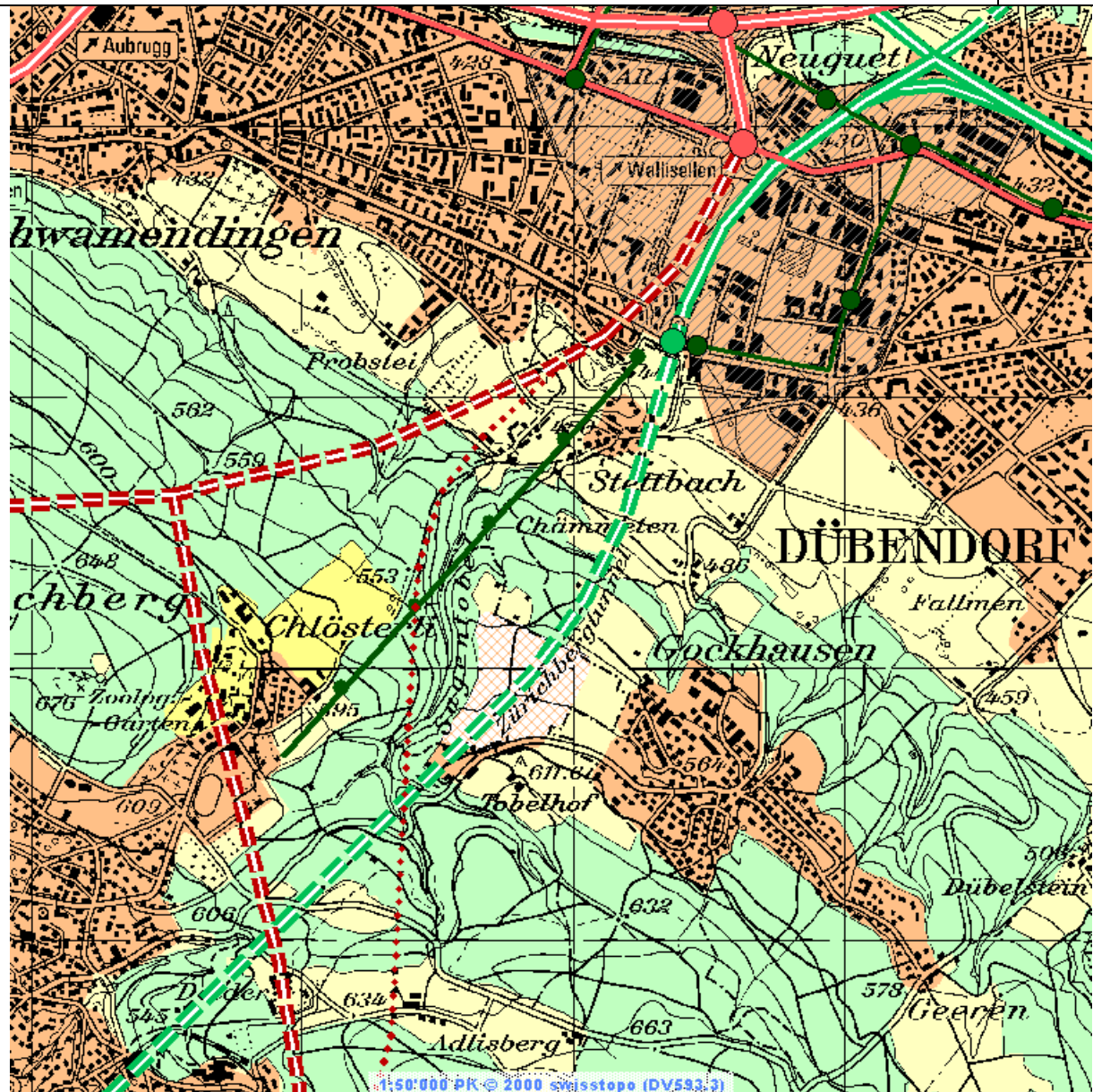
Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:

- Projektstudie „Stadttunnel - Verkehr Zürich-West“, 2. März 2005
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich vom 8. April 2005
- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Agglomerationsprogramm „Siedlung und Verkehr Kanton Zürich“ (Bericht vom 11. November 2005). • Der Regierungsrat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm verabschiedet und am 8. Februar 2006 beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. • Überarbeitung des Agglomerationsprogramm (Bericht vom 19. März 2007) • Massnahmenblatt: GV; Waidhaldentunnel (inkl. Entlastung/Rückbau Rosengartenstrasse), Stadt Zürich, Priorität B • Richtplaneintrag des Waidhaldentunnels im Verkehrsrichtplan Kanton Zürich (KRB 26.3.2007). | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie im Rahmen der Projektstudie „Stadttunnel- Verkehr Zürich West“. • Der Kantonsrat hat mit seinem Beschluss vom 5. März 2007 entgegen der Empfehlung der vorerwähnten Projektstudie den so genannten „Waidhalden-mittel“ in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Damit verbunden ist insbesondere das Anliegen, eine möglichst siedlungsverträgliche und daher möglichst weitgehend unterirdische Linienführung zu suchen und damit keine städtebaulich schwierig lösbare oberirdische Querung des Zentrumsgebiets Zürich-West realisieren zu müssen. In den weiteren Planungsschritten ist all diesen Anliegen gebührend Rechnung zu tragen. | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 350 -700 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus ca. Fr. 5 Mio.</p> | <p>Zeitplan, Realisierung: 2015 - 2020</p> |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. Fr. 350 -700 Mio • Das Tunnelprojekt ist klar abgrenzbar • Verkehrsaufkommen von ca. 50'000 – 60'000 Fahrten pro Tag • Hohe Dringlichkeit und Wichtigkeit des Projekts • | |
| <p>Kontaktperson: Reto Lorenzi, Amt für Verkehr, Zürich</p> | |

Projekt: Seilbahn Zoo

Nr. 3

**Projektbeschreibung:**

Die jährlich steigenden Besucherzahlen im Zoo Zürich verlangen nach neuen Lösungen bei der Verkehrserschliessung. Für eine Verbesserung der Verkehrserschliessung bietet sich eine Seilbahn an, die den Bahnhof Stettbach mit dem Zoo verbindet. Damit kann einerseits die MIV-Erschliessung, andererseits die öV-Anbindung vor allem für Besucher aus dem nördlichen Kantonsgebiet, der Stadt Winterthur, der Ostschweiz sowie des Süddeutschen Raums schneller und attraktiver gestaltet werden. Das Projekt wird vom ZVV unterstützt und soll durch Dritte (z. Bsp. Private) finanziert werden.

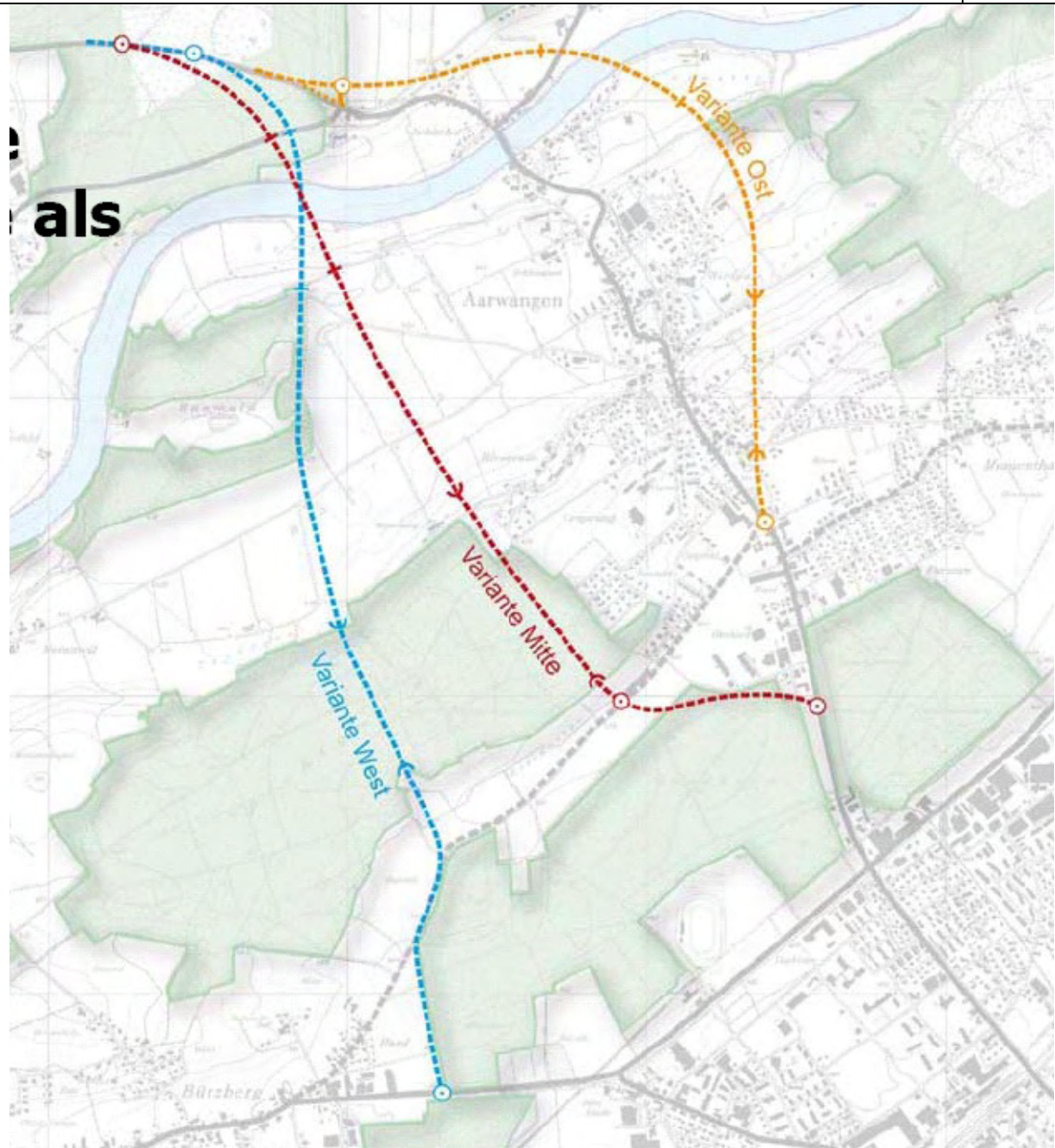
Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:

- Projektstudie „Seilbahn Zoo“ durch Zoo Zürich erarbeitet.
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich vom 8. April 2005
- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006
- Richtplaneintrag der Seilbahn Zoo im Verkehrsrichtplan Kanton Zürich (KRB 26.3.2007).

| | |
|---|---|
| Projektstand, nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none">• Machbarkeitsstudie im Rahmen der Projektstudie• Zoo prüft die nächsten Schritte. Die Finanzierung ist durch Dritte (Sponsoren) gesichert. | |
| Kostenschätzung Bau: Fr. 17 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 0.8 Mio. | Zeitplan, Realisierung: 2011 - 2015 |
| Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung: <ul style="list-style-type: none">• PPP-Partner (Zoo, Dritte) für Realisierung, Finanzierung und Betrieb ist bereit vorhanden• Projekt ist klar abgrenzbar• Hohe Wichtigkeit und Dringlichkeit | |
| Kontaktperson: Reto Lorenzi, Amt für Verkehr, Zürich | |

Projekt: Autobahnzubringer Oberaargau

Nr. 4



Projektbeschreibung:

Die Region Oberaargau (Langenthal, Thunstetten) soll durch eine bessere Strassenverbindung an die A1 angebunden werden, um der Region wirtschaftliche Impulse zu geben. Das Kernstück bildet eine rund vier Kilometer lange zweispurige Autostrasse mit einer Brücke über die Aare sowie einem bergmännischen Tunnel von ca. 500 m Länge. Mit flankierenden Massnahmen wird Aarwangen vom Durchgangsverkehr – vor allem Schwerverkehr entlastet. Grundsätzlich soll mit dem Projekt die Verkehrsqualität verbessert, die Siedlungsentwicklung gefördert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch minimiert werden.

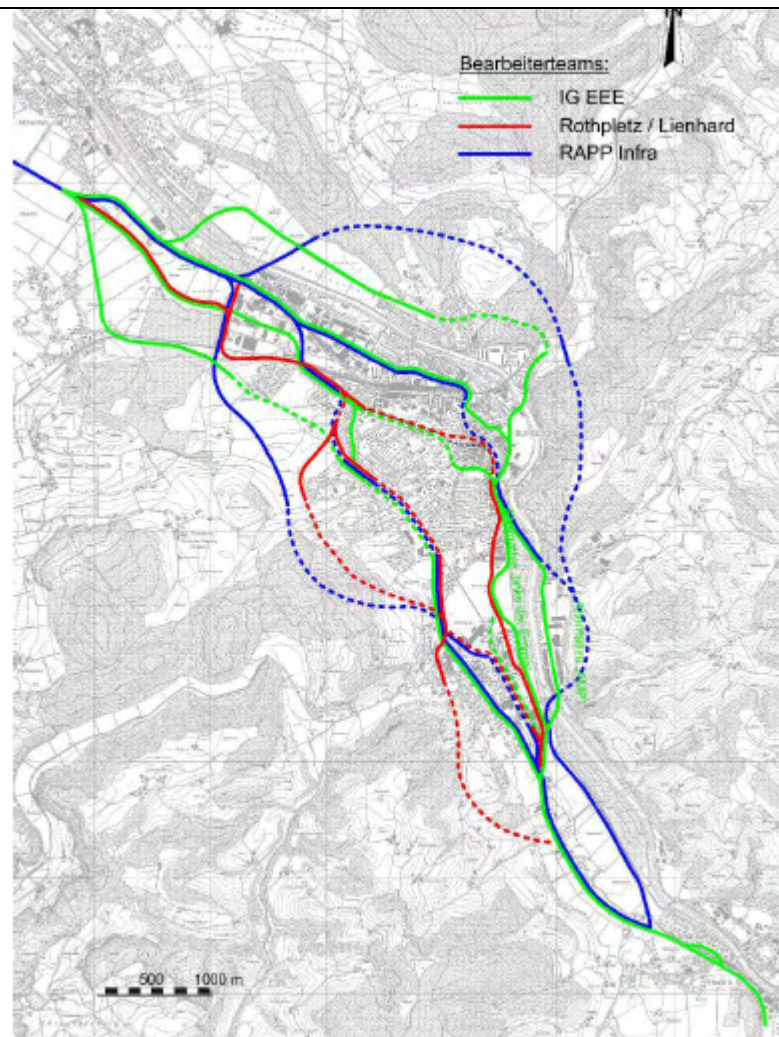
Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung von Mai 2007

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Agglomerationsprogramm Langenthal vom 5. Juli 2007 (www.agglomeration-langenthal.ch) • Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Kanton Bern“ (Synthese-Bericht vom 7. September 2005). | |
| Projektstand, nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) anlässlich der Medienkonferenz vom 22. Februar 2007 vorgestellt • Öffentliche Mitwirkung bis Juli 2007 • Variantenentscheid durch den Regierungsrat, November 2007 • Projektierungskredit durch das Parlament im 2008 | |
| Kostenschätzung Bau: Fr. 170 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 0.5 Mio./a | Zeitplan, Realisierung: ab ca. 2015 möglich |
| Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung: <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. Fr. 170 Mio • Das Projekt ist klar abgrenzbar. • Verkehrsaufkommen von ca. 12'000 Fahrten pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 11% • Im Agglomerationsprogramm mit niedrigster Priorität eingestuft. • Hat hohe Wichtigkeit für die Stärkung des ländlichen Raums • | |
| Kontaktperson: Dr. Ulrich Seewer, GS, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern | |

Projekt: Bestvariante Verkehrserschliessung Emmental

Nr. 5

**Projektbeschreibung:**

Die Zufahrt ins Emmental ab den Autobahnanschluss Kirchberg über Burgdorf wird seit Jahren als unbefriedigend betrachtet. Im Jahre 1999 hat die private Interessengemeinschaft Zufahrt Emmental einen Wettbewerbsverfahren „Machbarkeit Zufahrt Emmental“ durchgeführt, das zu einem kontroversen Resultat führte. Der Kanton Bern hat die Projektidee übernommen und schliesslich im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung die Variante West zwischen Kirchberg und Hasle als Westumfahrung von Burgdorf in einem 1.7 km Tunnel (Pleertunnel) und einer à-Niveau-Umfahrung von Oberburg als Bestvariante herausgearbeitet.

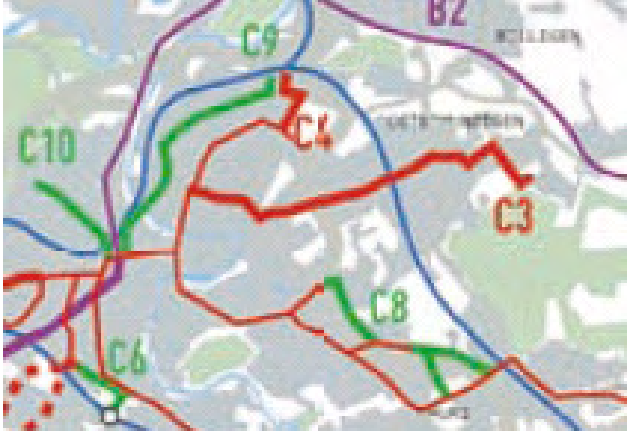
Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung Erschliessung Emmental von 14. Juni 2007
- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf – Emmental, März 2004
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, 2006
- Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Kanton Bern“ (Synthese-Bericht vom 7. September 2005, Synthesebericht aktualisiert bis Ende 2007)

Projektstand, nächste Schritte:

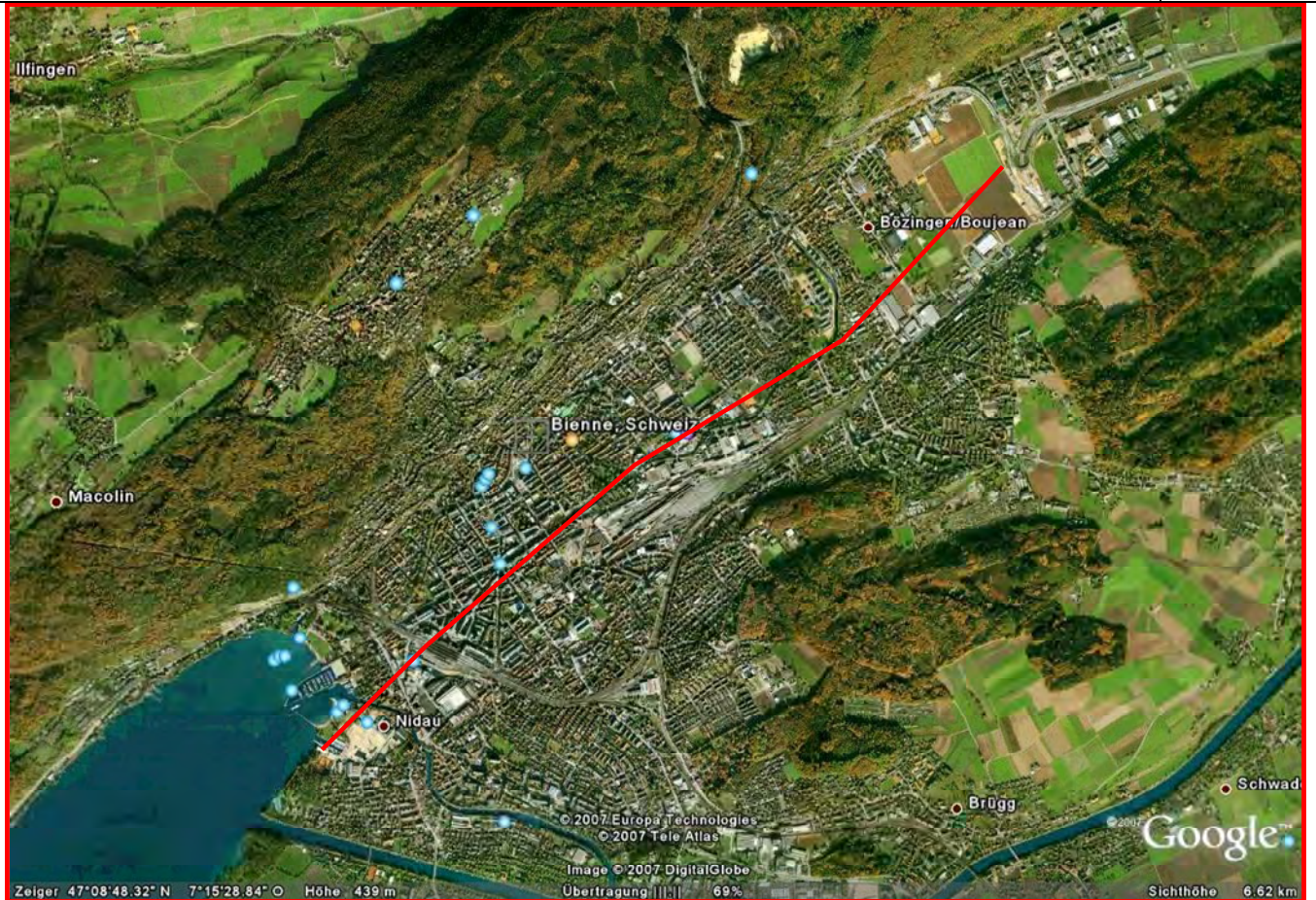
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) liegt vor
- Mitwirkungsverfahren im Sommer 2007
- Mitte November: Entscheid des Regierungsrats zum weiteren Vorgehen

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">Ab 2008: Umsetzung der einzelnen Arbeitsschritte gemäss Schlussbericht ZMB | |
| Kostenschätzung Bau: Fr. 370 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus ca. Fr. 1 Mio./a | Zeitplan, Realisierung: 2020 - 2025 |
| Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung: <ul style="list-style-type: none">Projektgrösse von ca. Fr. 370 MioDas Projekt ist klar abgrenzbar und etappierbar.Verkehrsaufkommen von ca. 16'000 Fahrten pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 6%Im Synthesebericht zu den Agglomerationsprogrammen mit mittlerer Priorität eingestuft.Hat hohe Wichtigkeit für die Stärkung des ländlichen Raums | |
| Kontaktperson: Dr. Ulrich Seewer, GS, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern | |

| | | |
|--|--|---|
| Projekt: Tram Ostermundigen | | Nr. 6 |
|  | | |
| <p>Projektbeschreibung: Die bestehenden Buslinie 10 nach Ostermundigen soll auf Trambetrieb bei einer weiteren Nachfragesteigerung (z.B. aufgrund neuer Überbauungen wie dem Oberfeld) umgestellt werden, da eine weitere Verdichtung des Busfahrplans betrieblich nicht mehr machbar ist. Mit im Projekt involviert ist die Anpassung und Verbesserung der Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen.</p> | | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmässigkeitsbeurteilung von 14. Juni 2007 • Gesamtverkehrsstudie Region Bern, März 2004 • Agglomerationsprogramm „Verkehr + Siedlung Region Bern“ vom 12. September 2005 mit Zusatzbericht vom 17. August 2007 • Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Kanton Bern“ (Synthese-Bericht vom 7. September 2005), Aktualisierung des Syntheseberichts auf Ende 2007. • Massnahmenblatt B36, 1b; | | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmässigkeitsbeurteilung bis Ende 2007 vorliegend • Umsetzung der Ergebnisse der ZMB ab 2008 | | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 80 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. XXX Mio.</p> | | <p>Zeitplan, Realisierung: Baubeginn 2011 bis 2014 vorgesehen</p> |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. Fr. 80 Mio • Wichtiges öV-Projekt für die Region Bern • Im Agglomerationsprogramm mit hoher Priorität eingestuft. | | |
| <p>Kontaktperson: Dr. Ulrich Seewer, GS, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern</p> | | |

Projekt: ÖV-Achse Biel

Nr. 7

**Projektbeschreibung:**

Die Realisierung einer leistungsfähigen und attraktiven öv-Achse zwischen dem rechten Bielerseeufer, dem Zentrum Biel und den Entwicklungsschwerpunkten Güterbahnhof und Bözingenfeld (evtl. Pieterlen) ist als prioritäre Massnahme im Agglomerationsprogramm (AP) Biel enthalten. Dahinter steht die konkrete Idee einer Verlängerung der BTI als Tram/Stadtbahn östlich des Bahnhofs Biel. Als Alternative kommen eine verbesserte Buserschliessung (Schnellbus) oder zusätzliche Haltestellen auf dem SBB-Netz in Frage.

Mit den aktuellen Vorhaben der Stadt Biel im Bözingenfeld West (Rolex, Hornbach, Sportstadien mit Mantelnutzung) hat das Projekt hohe Dringlichkeit erhalten. Eine spezielle Herausforderung stellt zudem das Eidg. Turnfest 2013 dar. Die Agglomeration hat deshalb mit Unterstützung des Kantons im Frühjahr 2007 die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) neue öv Achse Agglo Biel in Gang gesetzt.

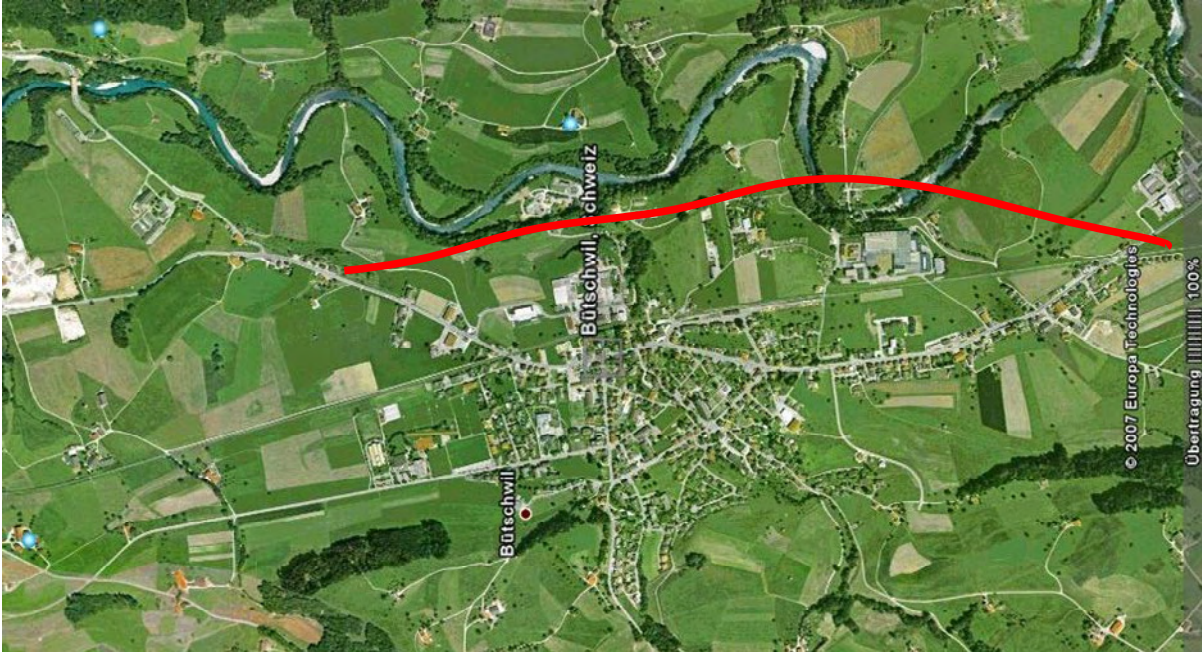
Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:

- Zweckmässigkeitsbeurteilung, Phase 1 im Juni 2007 abgeschlossen
- Agglomerationsprogramm „Verkehr + Siedlung Region Biel“, 2004, aktualisiert im Juli 2007
- Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Kanton Bern“ (Synthese-Bericht vom 7. September 2005).
- Massnahmenblatt V29;

Projektstand, nächste Schritte:

- Im Juli 2007 wurde Phase 1 der ZMB abgeschlossen.
- 2007 Konsolidierung des Vorhabens im Rahmen der Vernehmlassung zum Richtplan Siedlung und Verkehr
- 2008 Abschluss der ZMB bis Februar 2008, Variantenentscheid, Beschlüsse zu den weiteren

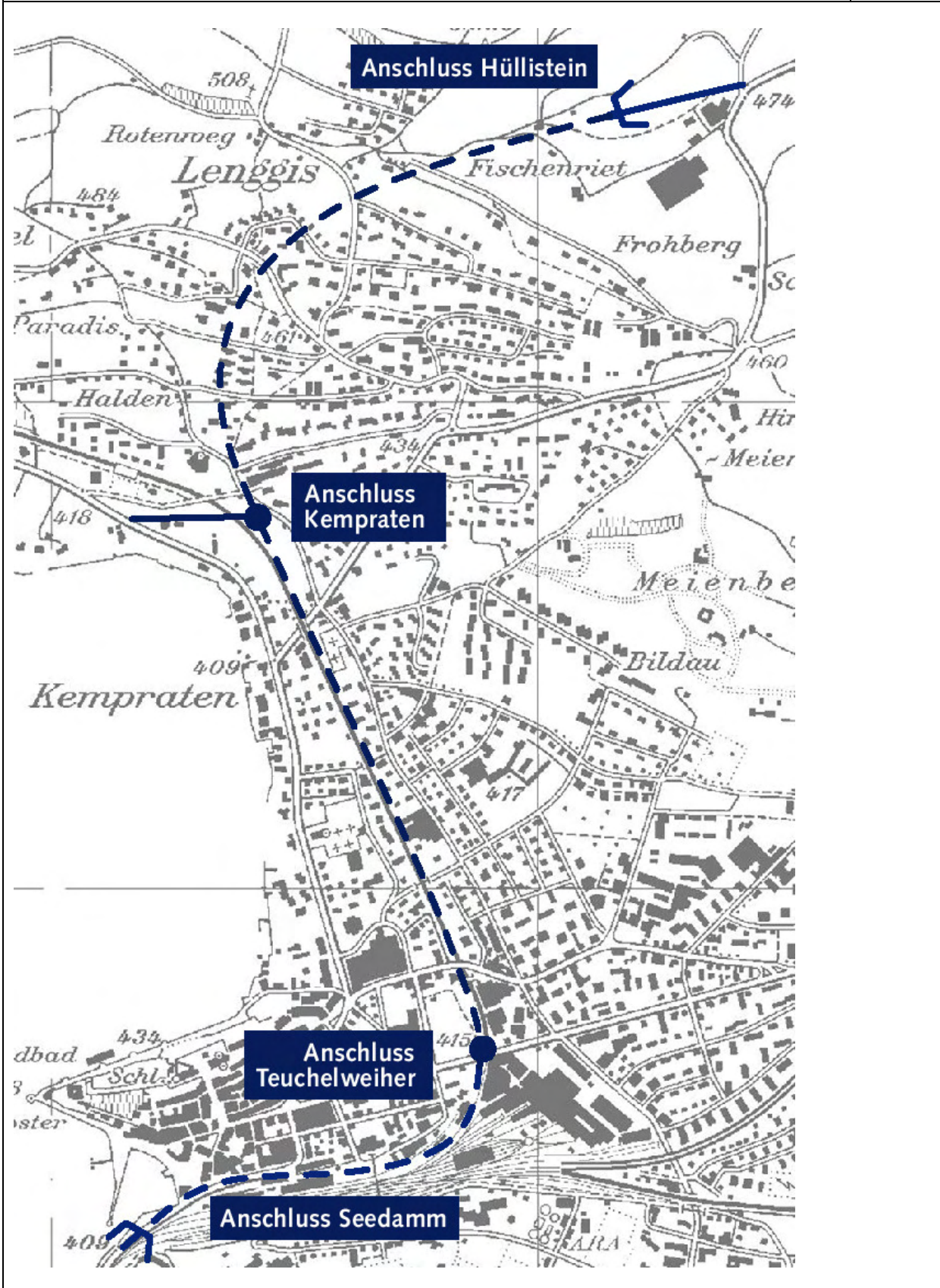
| | |
|---|---|
| <p>Schritten</p> <ul style="list-style-type: none">• 2009 Klären von offenen Fragen, Vorprojekt• 2010 Beschlüsse von Kanton, Stadt Biel und Agglomeration zur Durchführung des weiteren Verfahrens Beschluss der Eidg. Räte zum Infrastrukturfonds• 2011+ Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Finanzbeschlüsse, Realisierung | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 100 Mio. Kostenschätzung Betrieb: offen</p> | <p>Zeitplan, Realisierung: Ab 2014</p> |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Projektgrösse von ca. Fr. 100 Mio• Wichtiges öV-Projekt für die Region Biel• Im Agglomerationsprogramm mit hoher Priorität eingestuft. | |
| <p>Kontaktperson: Dr. Ulrich Seewer, GS, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern</p> | |

| | | |
|--|---|-------|
| Projekt: H 16, Umfahrung Bütschwil | | Nr. 8 |
|  | | |
| <p>Bemerkung: Linienführung schematisch dargestellt</p> | | |
| <p>Projektbeschreibung: Entlastung des Dorfes Bütschwil vom Durchgangsverkehr durch das Toggenburg mittels einer auf der Ostseite führenden Umfahrungsstrasse.</p> | | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 – 2008, August 2003 • Nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms St. Gallen • Realisierung im 15. Strassenbauprogramm 2009 – 2013 vorgesehen | | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Genehmigungsprojekt liegt vor, die Zustimmung der Gemeinde ist vorhanden | | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 165 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 8 Mio.</p> | <p>Zeitplan, Realisierung: Baubeginn vorgesehen 2010 / 2011</p> | |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. 165 Fr. Mio • Wichtiges Umfahrungsprojekt in der Region • Finanzierung durch Strassenbauprogramm gesichert, Zustimmung Parlament noch ausstehend • Im Agglomerationsprogramm nicht enthalten. • Projekt sehr weit fortgeschritten. | | |
| <p>Kontaktperson: Urs Kost, Tiefbauamt St. Gallen, Kantonsingenieur</p> | | |

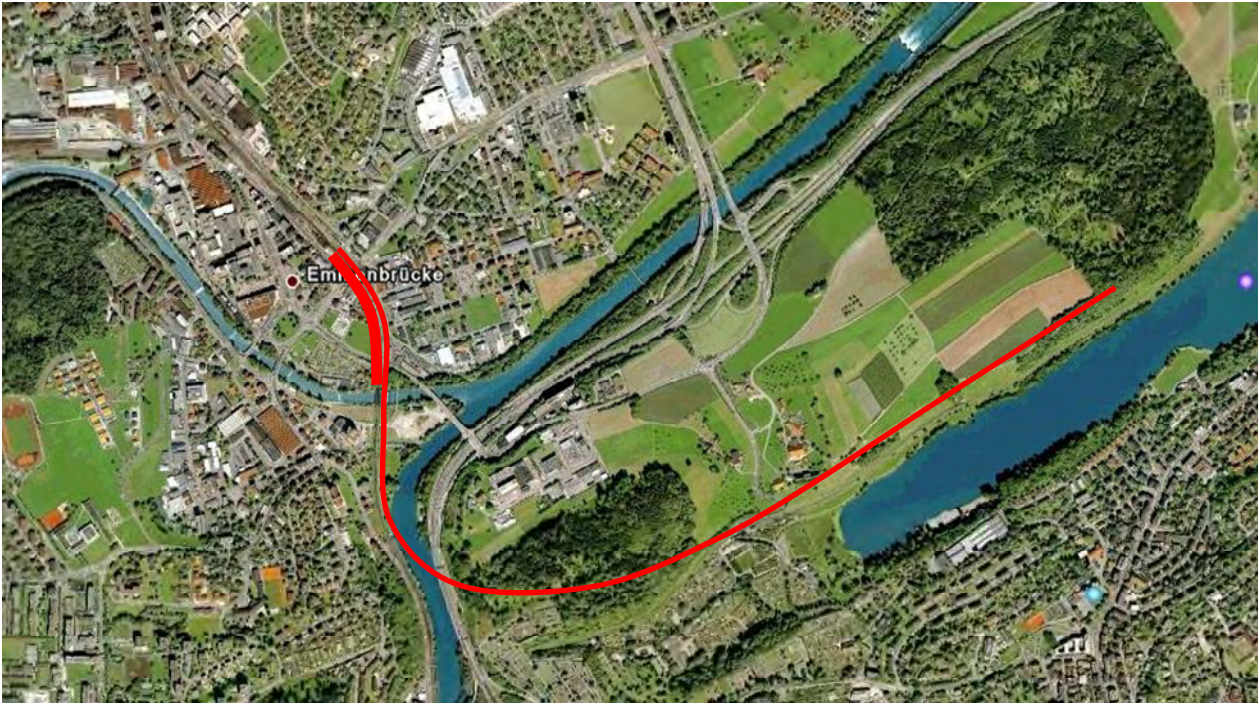
| | | |
|--|--|---|
| Projekt: Umfahrung Wattwil | | Nr. 9 |
| <p>Variante 4</p> | | |
| <p>Projektbeschreibung: Der Raum Wattwil weist hohe Verkehrsmengen auf. Insbesondere an schönen Wochenenden sind Spitzenwerte zu verzeichnen, die durch den Tourismus im oberen Toggenburg hervorgerufen werden. Aber auch die Werte des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) sind beträchtlich. An der Wilerstrasse und der Ebnaterstrasse liegt der DTV bei 12–13'000 Fz/Tag. Der erste Teil der Umfahrung Wattwil ist seit 1993 in Betrieb. In einem zweiten Teil soll die Verbindung von der Rickenstrasse Richtung Obertoggenburg erstellt und Wattwil vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet werden. In der 25-jährigen Planungszeit wurden viele Varianten entwickelt. Aber die Linienführung und die Lage des Anschlusses Rickenstrasse blieben umstritten.</p> | | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 – 2008, August 2003 • Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Wattwil (Brendi – Stegrüti) vom 7. August 2002 • Realisierung im 15. Strassenbauprogramm 2009 – 2013 vorgesehen • Nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms St. Gallen | | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZMB liegt vor • Bearbeitung des Genehmigungsprojekts bis November 2007, anschliessend Zustimmung der Gemeinde und des Parlaments | | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 140 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 7 Mio.</p> | | <p>Zeitplan, Realisierung: Baubeginn vorgesehen 2010 / 2011</p> |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. 140 Fr. Mio • DTV: 12'000 bis 13'000 Fz / Tag • Wichtiges Strassen- Projekt für die Stadt Wattwil bzw. Obertoggenburg • Finanzierung durch Strassenbauprogramm gesichert, Zustimmung Parlament noch ausstehend • Im Agglomerationsprogramm nicht enthalten. • Projektdefinition weit fortgeschritten | | |
| <p>Kontaktperson: Urs Kost, Tiefbauamt Kanton St. Gallen, Kantonsingenieur</p> | | |

Projekt: Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona

Nr. 10



| | |
|---|---|
| <p>Projektbeschreibung: (www.dertunnel.ch) Die Entlastung auf den Hauptachsen durch Rapperswil und Jona ist aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung dringend. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung, die verschiedene oberirdische und unterirdische Lösungen prüfte, zeigt, dass eine etappierte Realisierung der Entlastung nur Sinn macht, wenn alle drei Teilstücke unterirdisch (Tunnellösung) verwirklicht werden. Das Genehmigungsverfahren soll deshalb für das Gesamtprojekt (1. bis 3. Etappe) durchgeführt werden. Das Genehmigungsprojekt der 1. Etappe (Seedamm bis Teuchelweierwiese) wurde im Jahr 2001 fertiggestellt. Das Projekt für die 2. und 3. Etappe wird bis Ende des Jahres 2003 bis zur Genehmigungsreife vorangetrieben.</p> | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfangreiche Planungs- und Projektierungsarbeiten liegen vor • 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 – 2008, August 2003 | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genehmigungsprojekt liegt vor alle Etappen • Finanzierung ist nicht gesichert | |
| <p>Kostenschätzung Bau: Fr. 750 Mio. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. XXX Mio.</p> | <p>Zeitplan, Realisierung: Noch offen</p> |
| <p>Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektgrösse von ca. 750 Fr. Mio • Wichtige Entlastungsstrasse für die Stadt Rapperswil • Finanzierbarkeit durch Bund und Kanton nicht gesichert und auch nicht absehbar | |
| <p>Kontaktperson: Urs Kost, Tiefbauamt Kanton St. Gallen, Kantonsingenieur</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| Projekt: Bahnhof Luzern Nord | | Nr. 11 |
| <p>http://www.vif.lu.ch/agglostadtluzernnord.htm</p>  | | |
| <p>Projektbeschreibung:</p> <p>Im Rahmen des Masterplanes Agglostadt Luzern Nord prüft der Kanton Luzern zusammen mit den SBB und in Absprache mit den Gemeinden Emmen, Littau und Luzern die Erweiterung des Bahnhofs Emmenbrücke zu einem „Bahnhof Luzern/Emmenbrücke“ mit Schnellzugshalt. Weiter wird eine Schienenverbindung vom Bahnhof Emmenbrücke direkt zur Zürich-Linie am Rotsee abgeklärt, die entlang dem Rotsee in einem Tunnel verlaufen soll. Die neue Bahnverbindung verbessert attraktive Fahrzeitverkürzungen ermöglichen und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Strassenverkehr verbessern.</p> <p>Der neue Bahnhof erlaubt den Halt bestehender Fernverkehrszüge Richtung Luzern oder auch von neuen Fernverkehrszügen über die neue Schleife, z.B. Bern – Zug, ohne die bestehende Bahnhofzufahrt zu belasten. Mit der S-Bahn ist der Viertelstundentakt im Rontal möglich, wobei die Züge abwechselnd – im Halbstundentakt – Richtung Luzern oder Richtung Emmenbrücke – Sursee fahren würden. Damit würde die beiden Hauptentwicklungsachsen im Kanton Luzern direkt miteinander verbunden.</p> | | |
| <p>Planerische und politische Grundlagen/ politische Beschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Agglostadt Luzern Nod • Medienorientierung vom 5. Juli 2007 | | |
| <p>Projektstand, nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmässigkeitsbeurteilung bis Ende 2007 • Nächste Schritt offen, Finanzierung nicht geklärt | | |
| <p>Kostenschätzung Bau eines neuen Bahnhofs und der Gleisverbindung zur neuen Doppelspur am Rotsee : 400</p> | | <p>Zeitplan, Realisierung: offen</p> |

| | |
|--|--|
| bis 500 Millionen Franken. Kostenschätzung Betrieb: plus Fr. 25 Mio. | |
| Eignung als PPP-Pilotprojekt/ Begründung: <ul style="list-style-type: none">• Projektgrösse von ca. Fr. 400 – 500 Mio.• Wichtiges öV-Projekt für die Region Luzern-Nord• Fehlende Finanzierung der Bahninfrastrukturausbauten im Raum Luzern• Im Agglomerationsprogramm nicht enthalten.• Breite politische Unterstützung im Moment nicht gegeben | |
| Kontaktperson: Pierre Burkhart, Verkehr und Infrastruktur, Luzern | |