

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

06.07.2005

970.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend SBB-Haltestelle Hardbrücke, Angaben über die verschiedenen Kostenträger

Am 30. März 2005 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2005/123 ein:

Die erste Etappe der Haltestelle Zürich Hardbrücke wurde 1982 im Rahmen der Einführung der Käferberglinie in den Hauptbahnhof auf Begehren und zu Lasten der Stadt Zürich erstellt. Auf die Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 wurde die zweite Etappe der Haltestelle an der neuen Doppelspur zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Altstetten zu Lasten von Stadt und Kanton realisiert.

Der phantastische Erfolg der S-Bahn Zürich und insbesondere die ausgezeichnete Lage der Haltestelle Zürich Hardbrücke im aufstrebenden Wohn- und Arbeitsort Zürich West erfordern mittelfristig Ausbaumassnahmen. Der Stadtrat beklagt die ungenügende Bereitschaft der SBB, diese Investitionen zügig anzugehen und die Kosten zu übernehmen.

Im Kanton Zürich regelt das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 die Übernahme der Investitionskosten für die Infrastruktur zu Lasten des kantonalen Verkehrsfonds. In diesem Sinne hat der Kanton Zürich schon unter der alten gesetzlichen Regelung unter anderem die Kosten des S-Bahn Kernprojektes, der 1. und 2. Teilergänzungen und die Verlängerung der SZU zum Hauptbahnhof übernommen. Gemäss heutiger Gesetzgebung (Artikel 4) beteiligt sich der Kanton an der Glattalbahn, der 3. Teilergänzung und dem 2. Durchgangsbahnhof. All diesen Investitionsvorhaben ist gemeinsam, dass der Kanton, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) als Besteller auftritt, während die beteiligten Transportunternehmen lediglich als professionelle Ersteller wirken. Der kantonale Souverän hat jeweils mit überwältigendem Mehr an der Urne diese zukunftssträchtigen Investitionen genehmigt. Der Kanton wird sich auf der gleichen Grundlage auch an der Netzerweiterung durch das Tram Zürich West (Linie 18) beteiligen.

Ich bitte den Stadtrat um detaillierte Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Welche Kosten (Investitionen und Folgekosten) sind der Haltestelle Zürich Hardbrücke entstanden bzw. fallen auch künftig an? Wer sind die Kostenträger und zu welchen Anteilen (ohne geplante Investitionen für die Aufwertungen)?
2. Hat das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr ab 1988 bereits zu Veränderungen hinsichtlich der Verteilung der laufenden Kosten geführt?
3. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die Stadt Zürich für den nötigen Ausbau der Haltestelle Zürich Hardbrücke nur die Kosten gemäss Artikel 6 des kantonalen Gesetzes zu übernehmen hat, soweit dies die gute Erreichbarkeit für Fussgänger und der Zubringerverkehr (hier insbesondere Fahrradverkehr) erfordern, sowie allfällige Komfortbauten?
4. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die Stadt Zürich hingegen nicht zuständig ist für den kapazitätsmässigen Ausbau der aus dem Erfolg der S-Bahn (rasant ansteigende Passagierzahlen) und der Einführung neuer Angebote (neue Linien, Taktverdichtungen, längere Züge, Tram auf der Hardbrücke) entsteht, sondern der Kanton gemäss Artikel des kantonalen Gesetzes (Verkehrsfonds)?
5. Ist der Stadtrat angesichts dieser klaren rechtlichen Grundlage bereit den Kanton bzw. den ZVV in die Pflicht zu nehmen? Welche Schritte sieht der Stadtrat diesen Prozess zu beschleunigen? Wie steht der Stadtrat dazu, frühzeitig eine geeignete Projektorganisation mit den Partnern ZVV und SBB zu installieren, um den nötigen Druck aufzubauen, damit der Kanton die nötigen kantonalen Mittel bereitstellt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Bahnhof Hardbrücke, in den Jahren 1979 bis 1982 erstellt und 1988 bis 1990 erweitert, ermöglicht dank den vielen S-Bahn-Linien viele schnelle Anreisewege und ist ein Eingangstor zum Entwicklungsgebiet Zürich West und zum Gebiet Aussersihl/Hardplatz. Als typischer Berufspendler- und Umsteigebahnhof haben die Bushaltestellen auf der Hardbrücke eine wichtige Funktion für die Feinverteilung in die weiteren Stadtquartiere. Für die benachbarten Areale Maag Plus und Geroldareal, für das Polizei- und Justizzentrum auf dem Güterbahn-

hofareal sowie für das Stadion Zürich wird der Bahnhof ein optimaler Anziehungspunkt darstellen.

Zu Frage 1: Auf Begehren der Stadt erstellten die SBB anlässlich der Einführung der Käferberglinie in den Zürcher Hauptbahnhof unter der Hardbrücke eine nicht besetzte Station mit dem Namen Zürich Hardbrücke. Der Bau erfolgte in den Jahren 1979 bis 1982. Die gesamten Baukosten im Betrage von 6,8 Mio. Franken trug die Stadt. Der Kanton beteiligte sich aber mit 2,3 Mio. Franken aus dem Investitionsfonds an diesen Kosten. Somit verblieben der Stadt Nettokosten im Betrage von 4,5 Mio. Franken. Im Zusammenhang mit dem Bau der zweiten Doppelspur Zürich HB-Zürich Altstetten wurde die Station Hardbrücke erweitert. Die Baukosten der in den Jahren 1988 bis 1990 erfolgten Erweiterung betragen 20,2 Mio. Franken (ohne Bushaltestelle) und wurden von der Stadt zu 9,7 Mio. Franken und vom Kanton Zürich zu 10,5 Mio. Franken (6,3 Mio. Franken Investitionsfonds und 4,2 Mio. Franken Verkehrsfonds) übernommen.

Der betriebliche und der bauliche Unterhalt sind in einem Vertrag zwischen den SBB und der Stadt vom 15. Februar 1990 detailliert geregelt. Die Reinigung der Anlage wird von der Stadt für die Toiletten, Zugangsrampe Hardstrasse (bis zur Abschliessvorrichtung), die Buswartebereiche (bis zur Abschliessvorrichtung) einschliesslich Verglasung der Buswartehallen und der Pumpstation bestritten. Unterhalts- und Servicearbeiten fallen für die Stadt lediglich für die Buswartebereiche, für die WC-Anlagen und die Abwasserpumpstation an. Der bauliche Unterhalt obliegt der Stadt schliesslich nur für die Zufahrtsrampe, soweit diese sich auf öffentlichem Grund befindet. Damit zahlt die Stadt nur für den betrieblichen und den baulichen Unterhalt der Infrastruktur, soweit sie in ihrem Eigentum liegt. Die SBB AG übernimmt den Unterhalt für den übrigen Teil, der in ihrem Eigentum liegt. Bis dato sind noch keine baulichen Unterhaltsarbeiten an der Zufahrtsrampe durchgeführt worden.

Zu Frage 2: Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) hat die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich von Grund auf neu geregelt. Der ZVV erteilt den Verkehrsunternehmen einen Transportauftrag und ersetzt im Gegenzug die daraus entstehenden Kosten. Zu diesen Kosten gehören sowohl Betriebs- wie auch Investitionskosten. Soweit die Aufwendungen des ZVV nicht durch Einnahmen (Billettkäufe) gedeckt sind, tragen der Kanton und die Gesamtheit der Gemeinden das Defizit je zur Hälfte. Unter den Gemeinden werden die Beiträge zu 80 Prozent nach dem Verkehrsangebot und zu 20 Prozent nach der Steuerkraft aufgeschlüsselt. Das PVG hat insofern also die Kostenverteilung grundlegend verändert. Die Stadt Zürich bezahlt ihren Beitrag an den ZVV (2005: 88,5 Mio. Franken) unter anderem nach Massgabe der Anzahl Haltestellenabfahrten pro Jahr beim Bahnhof Hardbrücke (S-Bahn: 188 584, VBZ: 232 716; gesamthaft Stadtgebiet Zürich etwa 61,3 Mio. Abfahrten). Der vorerwähnte Vertrag zwischen der SBB AG und der Stadt hätte aber bezüglich Unterhalts nicht anders gelautet, wenn das PVG bereits in Kraft gewesen wäre.

Zu Frage 3: Der Stadtrat teilt die Meinung, dass im Falle eines notwendigen Ausbaus § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr angewandt werden muss und die Stadt lediglich die Kosten zu übernehmen hätte, die der Anbindung des Bahnhofs an das Quartier (Zubringerverkehr) dienen. Bei den derzeit geplanten Aufwertungsmassnahmen (geplante Kosten etwa 3 Mio. Franken) handelt es sich hingegen bloss um die Erhöhung des Komforts des Bahnhofs. Die SBB AG und der ZVV sehen aktuell keinen Handlungsbedarf, die Haltestelle Hardbrücke aus- oder umzubauen.

Zu Frage 4: Bei "festen Anlagen", welche das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, leistet der Staat Investitionsbeiträge (PVG § 4). Diese Mittel, die vom Kantonsrat zu bewilligen sind, werden dem kantonalen Verkehrsfonds entnommen.

Wenn die S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke erweitert, verlängert oder vergrössert werden muss, wird die Finanzierung nach Massgabe von § 4 PVG erfolgen. Dabei ist der Kanton nicht verpflichtet, alle Kosten zu tragen (er leistet "Investitionsbeiträge"). Je nach Interessenslage werden sich auch die SBB und die Stadt finanziell engagieren müssen.

Zu Frage 5: Selbstverständlich wird der Stadtrat die Interessen der Stadt gebührend wahrnehmen - etwa mit dem Hinweis, dass beim Bau der Glattalbahn alle Kosten durch den Verkehrsfonds getragen werden. Wie dargelegt, ist rechtlich die Kostentragungspflicht aber nicht einseitig beim ZVV oder beim Kanton zu lokalisieren, sondern es wird eine wesentliche Rolle spielen, wer wie stark an einer (raschen) Realisierung eines Vorhabens interessiert ist und ob die finanziellen Mittel vorhanden sind. Zurzeit kommt dem Vorhaben Tram Zürich-West, der neuen Tramverbindung vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten (Nord) höchste Priorität zu, während die Tramverbindung über die Hardbrücke (mit darauf abgestimmtem Ausbau der S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke) später realisiert werden soll.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy