

## Schriftliche Anfrage

von Hans Jörg Käppeli (SP)

GR Nr. 2005/ 123

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 am 2. Durchgangsbahnhof. All diesen Investitionsvorhaben ist gemeinsam, dass der Kanton, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) als Besteller auftritt, während die beteiligten Transportunternehmungen 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 für die **bestehende** 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 4 des kantonalen Gesetzes (Verkehrsfond)?
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?

