

4. Dezember 2019

**Schriftliche Anfrage**

von Urs Helfenstein (SP)

Am 13. Februar 2011 stimmte die Stadt Zürich aufgrund eines Referendums über den «Privaten Gestaltungsplan Kornhaus Swissmill, Zürich Aussersihl» ab. Die Stimmberechtigten sprachen sich mit 58.3% für das Projekt aus. Die vorliegende Anfrage bezieht sich auf das «ausbalancierte Verkehrsregime», das in den Artikeln 11 und 12 des Gestaltungsplans beschrieben wird. Dort heisst es unter anderem: «[...] Zusätzlich wird der Gleisanschlussvertrag vom 17. November 1987 mit den Zeitfenstern für die Anlieferung ergänzt, um die Beeinträchtigung des Individual- und öffentlichen Verkehrs auf ein Minimum zu reduzieren. [...]»

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Die Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse wurde in einem freihändigen Verfahren durch das Tiefbau- und Entsorgungsamt vergeben. Was ist unter dem Begriff «Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse» subsumiert? War die Wartung Teil der Vergabe?
2. Wie hoch sind die jährlichen Kosten inkl. Abschreibungen der gesamten Investition (Planung, Beschaffung, Einbau, Wartung...) für diese Signalsteuerung ab 2011 und in den Folgejahren? Bitte weisen Sie die Kosten für jedes Jahr einzeln aus. Falls möglich, splitten Sie bitte die Kosten in solche, die direkt mit dem Tor (siehe Frage 3) in Zusammenhang stehen und übrige Kosten.
3. Beim Tor, wo das Gleis den Gleisbogen kreuzt, steht mit grosser Regelmässigkeit ein Reparaturfahrzeug. Wie hoch wären die geschätzten Lohnkosten, wenn man statt der komplexen Steuerung einen Wärter oder eine Wärterin für die Öffnung/Schliessung des Tores einsetzen würde? Hat man die Schaffung einer solchen (Teilzeit-)Schranken- oder Bahnwärterstelle geprüft und wenn nein, warum nicht? Zürich würde eine Wiedereinführung dieses einst reputablen Jobs gut anstehen, vor allem auch im Zusammenhang mit dem umstrittenen Abriss des letzten Bahnwärterhäuschens 2014 in der Enge. Es würde sich um eine einfache niederschwellige Arbeit handeln. Die Nachfrage nach solchen Arbeiten ist am Steigen, das Angebot am Sinken.
4. Weshalb setzt man nicht Rangierarbeitende für die Öffnung/Schliessung des Tores ein, die meistens zu zweit auf den Güterzügen mitfahren? Die zeitliche Verzögerung zum Öffnen und Schliessen des Tores im Vergleich zur pannenreichen, teuren und automatischen Lösung würde sich im Minutenbereich bewegen.

