

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. Februar 2020

136.

Schriftliche Anfrage von Urs Helfenstein betreffend Verkehrsregime für die Erschliessung des Kornhauses Swissmill, Angaben zum freihändigen Verfahren betreffend Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse und zu den jährlichen Kosten der Investition sowie Möglichkeit einer Bahnwärterstelle für die Bedienung des Tores

Am 4. Dezember 2019 reichte Gemeinderat Urs Helfenstein (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/538, ein:

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 in 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 Rangierarbeiten 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.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 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?»):

Unter dem Begriff «Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse» ist Folgendes subsumiert:

- Schaltschrank mit Steuerungssystemen (Standort Gleisbogen)
- Signale (Ampeln / Punktsignale, Prismawechsler, Akustik) S1a, S1b, S2a und S2b (Standort Gleisbogen)
- Signale (Ampeln Prismawechsler, Akustik) S3 (Standort Lichtstrasse)
- Signale (Ampeln, Prismawechsler) S4 (Standort Tiefgarage Prime Tower)
- Weichenantrieb, Weichensteuerung, drei Doppelschienenschalter und Lagemelder W1011 (Standort Gleisbogen)

- Sieben Doppelschienenschalter (entlang des Anschlussgleises Ost) inklusive Achszählvorrichtung im Schaltschrank (Standort Gleisbogen)
- Schnittstelle zu den Torantrieben bis und mit den Kabeln zu den Torantrieben (Standort Gleisbogen)
- Schnittstelle zur Verkehrsregelungsanlage Pfingstweid-/Hardstrasse der Dienstabteilung Verkehr (DAV) bis und mit Kabel zum Schrank der Signalsteuerung DAV (Standort Kreuzung Pfingstweid-/Hardstrasse)

Die Funktion dieser Elemente ist in der Antwort zu Frage 3 beschrieben.

Die Wartung war nicht Teil der Vergabe. Um einen zuverlässigen Betrieb der komplexen «Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse» gewährleisten zu können, ist mit Inbetriebnahme im Jahr 2012 die gleiche Firma mit dem Bereitschaftsdienst sowie halbjährlichen Funktions- und Zustandskontrollen der Signalsteuerung Anschlussgleis Zahnradstrasse im freihändigen Verfahren beauftragt worden.

Zu Frage 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.»):

Eine Aufsplittung der Kosten ist nicht möglich, weil die Gesamtkosten immer im Zusammenhang mit dem Tor stehen. Die jährlichen Kosten inklusive Abschreibungen der gesamten Investition für die Signalsteuerung ab 2011 setzen sich wie folgt zusammen:

	Abschreibungen Signalsteuerung Fr.	Wartung und Pikettdienst Fr.	Gesamtkosten Fr.
2011	2 581	0	2 581
2012	6 737	18 095	24 832
2013	14 748	32 915	47 663
2014	19 214	29 995	49 209
2015	18 195	33 506	51 701
2016	19 351	35 989	55 340
2017	18 129	23 415	41 544
2018	16 316	27 658	43 974
2019	5 873	37 374	43 247
Total	121 144	238 947	360 091

Zu Frage 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 in 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.»):

Die geschätzten jährlichen Lohnkosten für die Stelle einer Wärterin oder eines Wärters lägen bei einem 100-Prozent-Pensum inklusive Sozialleistungen bei Fr. 66 000.–. Die definierten Zeitfenster, in denen der Güterzug jeweils durchfahren kann (5.30 Uhr–6.15 Uhr, 10.00 Uhr–15.30 Uhr, 19.30 Uhr–21.00 Uhr), könnten kaum mit einer Person abgedeckt werden. Es wären mindestens zwei Personen notwendig, die sich bei Ausfällen gegenseitig vertreten könnten.

Die Schaffung einer (Teilzeit-)Schranken- oder Bahnwärterinnenstelle oder Bahnwärterstelle wurde nicht geprüft. Das Gleistor ist sowohl in die Steuerung der Anschlussweiche an das SBB-Netz als auch in die Verkehrssteuerung der Zahnradstrasse und die Verkehrssteuerung

der DAV eingebunden. Das Tor muss aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen in die Gesamtsteuerung integriert sein. Um die Durchfahrtszeiten des Güterzugs zu verkürzen und die Verkehrsbehinderungen in der Zahnradstrasse und der Kreuzung Pfingstweid-/Hardstrasse möglichst gering zu halten, wurde die Gesamtsteuerung optimiert. Die Gesamtsteuerung ist so programmiert, dass der Güterzug nach der Anmeldung zum optimalen Zeitpunkt abfahren und bei konstanter Geschwindigkeit von 5 km/h ungehindert und ohne anzuhalten durchfahren kann. Bei einer manuellen Bedienung des Gleistors würden die durch die Automation gegebenen Vorteile entfallen und die optimierte Durchfahrt des Güterzugs nicht mehr gewährleistet werden können. Das würde die Gefahr für Verkehrsbehinderungen erhöhen und hätte sicherheitstechnische Nachteile zur Folge (so würden beispielsweise die Ampeln einmündender Strassen und Tiefgaragen bei der Einfahrt eines Güterzugs nicht mehr automatisch auf Rot schalten).

Aus diesen Gründen hat ein automatisiertes, in die Gesamtsteuerung integriertes Tor für den Gesamtverkehr und die Verkehrssicherheit Vorteile gegenüber einer manuellen Bedienung.

Zu Frage 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.»):

Bevor sich das Areal zu einem Wohnquartier entwickelt hat und die Umgebung umgestaltet wurde, war für den Zutritt zum SBB-Areal ein manuell bedienbares Tor vorhanden. Die Erfahrung aus dieser Zeit hat gezeigt, dass das Tor nicht konsequent geschlossen wurde und oft über längere Zeiten offen stand. Mit der Arealentwicklung sind auch die Anzahl der Fuss- und Velofrequenzen sowie die Anforderungen an die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden deutlich gestiegen.

Als Eigentümerin der Anlage ist die Stadt dafür verantwortlich, den sicheren Betrieb des Industriegleises zu gewährleisten. Rangiermitarbeitende sind Angestellte des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Stadt hat gegenüber den Rangiermitarbeitenden keine Weisungs- oder Auftragsbefugnis.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti