

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. Februar 2020

**128.**

### **Dringliche schriftliche Anfrage von Walter Angst, Christina Schiller und 35 Mitunterzeichnenden betreffend Bewilligung eines provisorischen Aufgangs zur Hardbrücke im Rahmen des Baus des Polizei- und Justizzentrums, Vorgaben für die Realisierung des Aufgangs und Auswirkungen für den geplanten Fuss- und Radweg sowie Möglichkeiten für einen Verzicht auf einen vorzeitigen Abbruch des Güterbahnhofs**

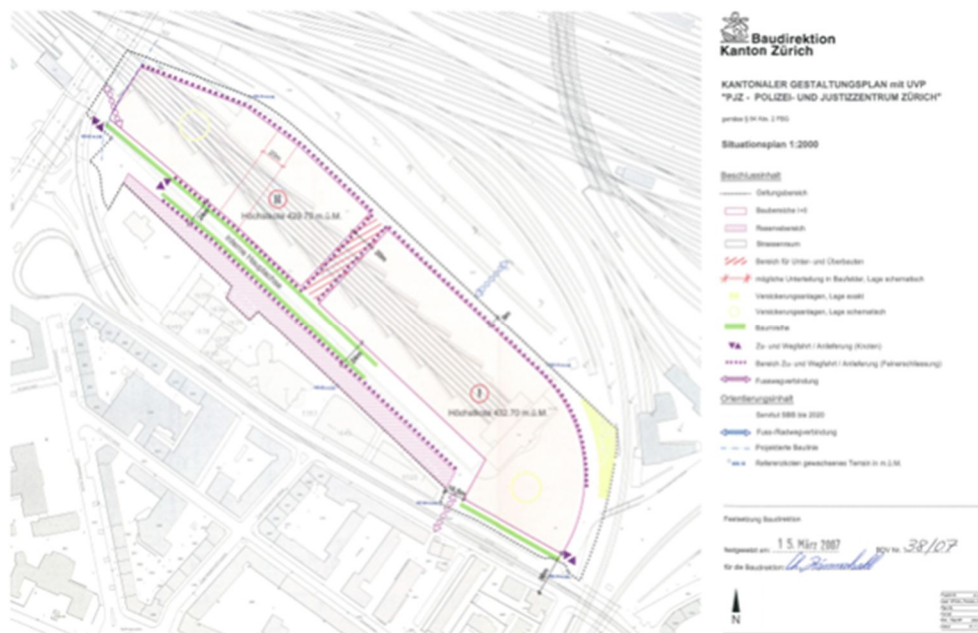
Am 8. Januar 2020 reichten Gemeinderätin Christina Schiller und Gemeinderat Walter Angst (beide AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/1, ein:

Mit Entscheid 1551/17 hat das Amt für Baubewilligungen dem Abänderungsgesuch zur 2009 erteilten Bewilligung für den Bau des Polizei- und Justizzentrums am 9. Oktober 2017 zugestimmt und die Realisierung des vom Immobilienamt des Kantons Zürich eingegebenen provisorischen Aufgangs zur Hardbrücke erteilt. Der Aufgang ist als Wegverbindung im kantonalen Gestaltungsplan PJZ eingetragen. Der Entscheid des AfB entbindet den Bauherren von der Verpflichtung, den Aufgang behindertengerecht zu gestalten und einen Lift zu erstellen. Für die Realisierung des Bauvorhabens müssen offenbar die noch bestehenden Hallen des Güterbahnhofs abgerissen und die heutige Nutzung (Ausstellungsort) vorzeitig beendet werden. Pläne für die Nutzung des nördlichen Teils des PJZ-Areals (Baufeld 2) existieren nicht. Es ist deshalb davon auszugehen, dass mit der Realisierung Aufgangs zur Hardbrücke mindestens bis Ende dieses Jahrzehnts zwischen PJZ und der Hardbrücke eine Brache entsteht.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Vorgaben zur Realisierung des provisorischen Aufgangs zur Hardbrücke bestehen? Welche dieser Vorgaben sind aus Sicht der Stadt Zürich zwingend gemäss Plan des Immobilienamts zu realisieren?
2. Bitte zum Zustellung eines Plans des Bauvorhabens des Kantons mit heutigen Bestand (Hallen Güterbahnhof).
3. Wäre es möglich, den provisorischen Aufgang ohne Abbruch der noch bestehenden Hallen des Güterbahnhofs zu realisieren?
4. Gibt es aus Sicht der Stadt andere Gründe für einen vorzeitigen Abbruch der Hallen?
5. Wann läuft die vom AfB erteilte Baubewilligung aus?
6. In den kommunalen Richtplänen Fussverkehr und Velo ist sowohl im gültigen Plan von 2003 wie im Entwurf von 2018 jeweils ein Fuss- und Radweg hinter dem PJZ entlang der Geleise eingezeichnet (punktierte Linie). Dieser schliesst an die geplante Gleisquerung von der Josefwiase her. Wird diese behördenverbindliche Vorgabe mit den aktuellen Plänen für den provisorischen Aufgang zur Hardbrücke eingehalten? Würde eine Realisierung des Aufgangs hinter den noch bestehenden Hallen des Güterbahnhofs den kommunalen Richtplänen nicht eher entsprechen als das vom Immobilienamt eingegebene Bauvorhaben?
7. Der kantonale Gestaltungsplan verlangt eine behindertengerechte Ausgestaltung des Aufgangs zur Hardbrücke. Das gilt auch für die provisorische Version. In der ersten Bewilligung von 2009 ist noch von einem Lift die Rede, in der Bewilligung von 2017 wird der Kanton vom Lifanbau dispensiert. Wieso hat das Amt für Baubewilligungen den Kanton von der Verpflichtung entbunden?
8. Wer ist zuständig für die Anpassung des kantonalen Gestaltungsplans? Könnte und würde sich die Stadt einer Änderung des Gestaltungsplan widersetzen, der eine Erschliessung des PJZ vorsehen würde, mit der auf einen vorzeitigen Abbruch des Güterbahnhofs verzichtet werden könnte?
9. Angesichts des knapper werdenden Bestandes an Flächen für Zwischennutzungen besteht in der Stadt Zürich ein hohes Interesse deren möglichst langen Erhalt. Der Stadtrat hat sich verschiedentlich dafür ausgesprochen. Ist der Stadtrat bereit, sich auch im Falle des Güterbahnhofs gegen einen Abbruch auf Vorrat zu engagieren?

## Kantonaler Gestaltungsplan mit Baufeld 1 und 2 sowie Eintrag Fusswegverbindung



Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1** («Welche Vorgaben zur Realisierung des provisorischen Aufgangs zur Hardbrücke bestehen? Welche dieser Vorgaben sind aus Sicht der Stadt Zürich zwingend gemäss Plan des Immobilienamts zu realisieren?»):

Am 15. März 2007 setzte die Baudirektion Kanton Zürich den von ihr erlassenen Gestaltungsplan für das Polizei- und Justizzentrum Zürich (GP PJZ) in Kraft. Der Perimeter des Gestaltungsplans umfasst das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Zürich. Das Gestaltungsplangebiet ist aufgeteilt in die Baubereiche I und II und den Reservebereich. Im Baubereich I wird momentan das Polizei- und Justizzentrum realisiert. Wie der Baubereich II und der Reservebereich künftig überbaut werden sollen, steht noch nicht fest. Art. 22 Abs. 2 GP PJZ verlangt, dass bis zur Realisierung des Baubereichs II die öffentliche Fusswegverbindung von der internen Hauptachse auf die Hardbrücke provisorisch zu gestalten ist, mit der Überbauung des Baubereichs II dann definitiv. Der grossen Bedeutung dieser Wegbeziehung Rechnung tragend, ist sie behindertengerecht auszugestalten. Aufgrund der Regelung in Art. 22 Abs. 2 GP PJZ kann von der Realisierung des provisorischen Aufgangs nicht abgesehen werden.

**Zu Frage 2** («Bitte zum Zustellung eines Plans des Bauvorhabens des Kantons mit heutigen Bestand (Hallen Güterbahnhof).»):

Die bewilligten Pläne des Treppenaufgangs, aus denen auch der Abbruch des restlichen Teils des Güterbahnhofs hervorgeht, liegen dieser Antwort bei.

**Zu Frage 3** («Wäre es möglich, den provisorischen Aufgang ohne Abbruch der noch bestehenden Hallen des Güterbahnhofs zu realisieren?»):

Gemäss Angabe des Kantons wäre ein sicherer, provisorischer Aufgang bei gleichzeitigem Erhalt der Halle mit einem unverhältnismässigen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden. Eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit Richtung Hardplatz (Strassenbereich, kein Grundstück des Kantons) oder SBB-Geleise bestehe nicht.

**Zu Frage 4** («Gibt es aus Sicht der Stadt andere Gründe für einen vorzeitigen Abbruch der Hallen?»):

Für den Rückbau des Güterbahnhofs besteht eine Bewilligung der Stadt als Teil der Baubewilligung für das Polizei- und Justizzentrum. Der Güterbahnhof wurde grösstenteils 2013–2014 rückgebaut. Ein kleiner Teil davon wurde provisorisch erhalten, da er der Bauleitung und der

Generalunternehmerin während des Baus des PJZ u. a. als Baubüro dient. Es handelt sich daher nicht um einen vorzeitigen, sondern einen verspäteten Abbruch. Für die Zwischennutzung in der ehemaligen Güterhalle besteht noch eine bis Ende Oktober 2021 befristete Baubewilligung. Die Hallen sind mittlerweile baufällig, eine weitere Verlängerung wäre gemäss Kanton mit einem unverhältnismässig hohen Sanierungsaufwand verbunden.

**Zu Frage 5 («Wann läuft die vom AfB erteilte Baubewilligung aus?»):**

Die Erstellung zumindest eines provisorischen Aufgangs auf die Hardbrücke ist gestützt auf Art. 22 Abs. 2 GP PJZ eine zu erfüllende Auflage aus der Baubewilligung für das Polizei- und Justizzentrum. Da die entsprechenden Arbeiten bereits begonnen wurden, läuft die dafür erteilte Baubewilligung nicht aus.

**Zu Frage 6 («In den kommunalen Richtplänen Fussverkehr und Velo ist sowohl im gültigen Plan von 2003 wie im Entwurf von 2018 jeweils ein Fuss- und Radweg hinter dem PJZ entlang der Geleise eingezeichnet (punktierter Linie). Dieser schliesst an die geplante Gleisquerung von der Josefwiese her. Wird diese behördenverbindliche Vorgabe mit den aktuellen Plänen für den provisorischen Aufgang zur Hardbrücke eingehalten? Würde eine Realisierung des Aufgangs hinter den noch bestehenden Hallen des Güterbahnhofes den kommunalen Richtplänen nicht eher entsprechen als das vom Immobilienamt eingegebene Bauvorhaben?»):**

Die öffentliche Fusswegverbindung von der internen Hauptachse des Polizei- und Justizzentrums auf die Hardbrücke steht nicht in Zusammenhang mit der im kommunalen Richtplan vorgesehenen Wegverbindung entlang des Gleisareals (Gleisuferweg Süd). Der mittel- bis langfristig vorgesehene Gleisuferweg Süd verbindet von der Stadtgrenze herkommend die Quartiere Altstetten und Aussersihl zwischen Schnellgutbahnhof und Langstrasse. Die Lage und Ausgestaltung des Aufgangs von der internen Hauptachse des Polizei- und Justizzentrums auf die Hardbrücke steht dem Gleisuferweg Süd und somit den behördenverbindlichen Vorgaben nicht entgegen. Ebenso bleibt der künftige Anschluss des Gleisuferwegs an die neue Gleisquerung gewährleistet.

**Zu Frage 7 («Der kantonale Gestaltungsplan verlangt eine behindertengerechte Ausgestaltung des Aufgangs zur Hardbrücke. Das gilt auch für die provisorische Version. In der ersten Bewilligung von 2009 ist noch von einem Lift die Rede, in der Bewilligung von 2017 wird der Kanton vom Lifanbau dispensiert. Wieso hat das Amt für Baubewilligungen den Kanton von der Verpflichtung entbunden?»):**

Beim Treppenaufgang handelt es sich um eine einfache modulare Metallkonstruktion (Provisorium). Ein Lifanbau würde zu einem erheblichen baulichen Mehraufwand führen. Da es sich um ein Provisorium für den Baubereich I im nahen Umfeld der Haltestelle «Güterbahnhof» handelt, besteht für mobilitätseingeschränkte Personen seit Dezember 2017 eine direkte Tramverbindung aus diesem Gebiet auf die Hardbrücke (Tramlinie 8). Ausserdem steht für Zufussgehende, die den Treppenaufgang nicht bewältigen können, auch eine alternative Wegführung entlang der Hohlstrasse via Hardplatz auf die Hardbrücke zur Verfügung. In Anbetracht der vorliegenden Umstände wurde daher aus Gründen der Verhältnismässigkeit auf eine hindernisfreie Ausgestaltung des provisorischen Aufgangs verzichtet. Auf den provisorischen Aufgang selbst kann aufgrund der Vorgaben im Kantonalen Gestaltungsplan nicht verzichtet werden.

**Zu Frage 8 («Wer ist zuständig für die Anpassung des kantonalen Gestaltungsplans? Könnte und würde sich die Stadt einer Änderung des Gestaltungsplan widersetzen, der eine Erschliessung des PJZ vorsehen würde, mit der auf einen vorzeitigen Abbruch des Güterbahnhofes verzichtet werden könnte?»):**

Der Gestaltungsplan wurde durch die Baudirektion Kanton Zürich erlassen. Entsprechend wäre sie zuständig für eine Anpassung. Eine allfällige Neubewertung durch die Stadt müsste mit dem Vorliegen konkreter Änderungsabsichten erfolgen.

**Zu Frage 9** («Angesichts des knapper werdenden Bestandes an Flächen für Zwischennutzungen besteht in der Stadt Zürich ein hohes Interesse deren möglichst langen Erhalt. Der Stadtrat hat sich verschiedentlich dafür ausgesprochen. Ist der Stadtrat bereit, sich auch im Falle des Güterbahnhofs gegen einen Abbruch auf Vorrat zu engagieren?»):

Wie in der Antwort auf die Frage 4 ausgeführt würden gemäss Angaben des Kantons für einen weitergehenden Erhalt der baufälligen Hallen unverhältnismässige Kosten entstehen. Der Kanton ist Eigentümer des Grundstücks und die erlaubten Nutzungen sind im Gestaltungsplan festgeschrieben. Unter diesen Prämissen ist der Stadtrat bereit das Gespräch mit dem Kanton zu suchen, um die Möglichkeit von Alternativen zum Abbruch zu diskutieren.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**

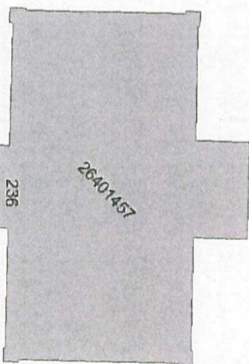


26403288  
298

26401041  
290

260

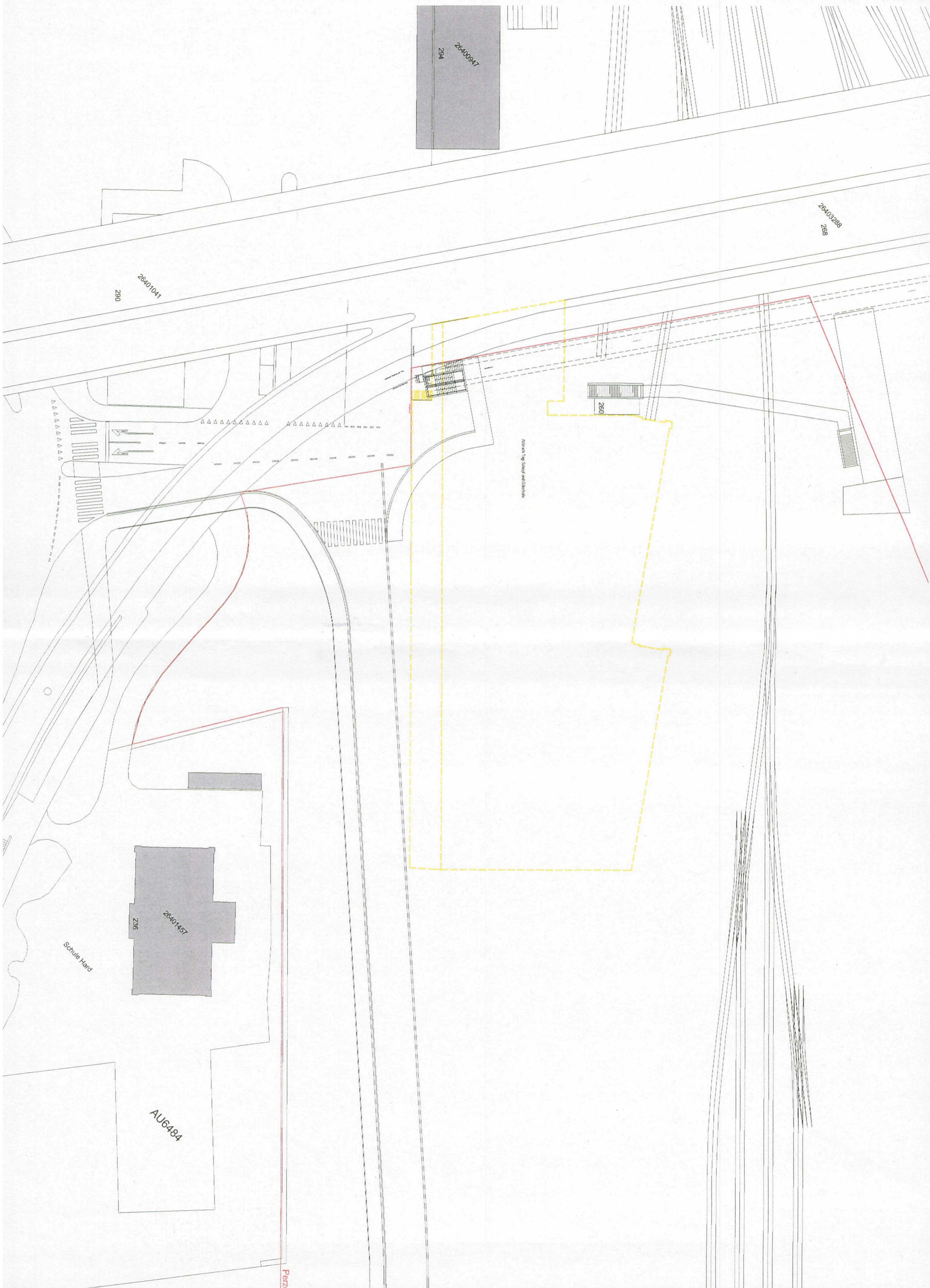
Abwassertrog, Schmutz- und Ölwanne



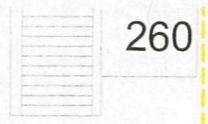
Schule Hard

AU6484

Perz



4/27909-12



260

Abbruch Tagi-Schopf und Güterhalle


 Stadt Zürich  
 Amt für Baubewilligungen  
  
 09. Okt. 2017  
  
 Bewilligung mit Auflagen

Leitungskanal

Zugang "Bänziger"

Einstieg  
 Leitungskanal  
 bestehend  
 Kabelschacht  
 bestehend

Parzellengrenze

Fuss- und Fahrradweg Hardbrücke  
 Kanals Brüstung Hardbrücke

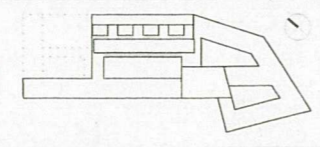
Planinhalt

Schema

Auflagenbereinigung aus Bauentscheid 1242/09

theo hotz partner | architekten

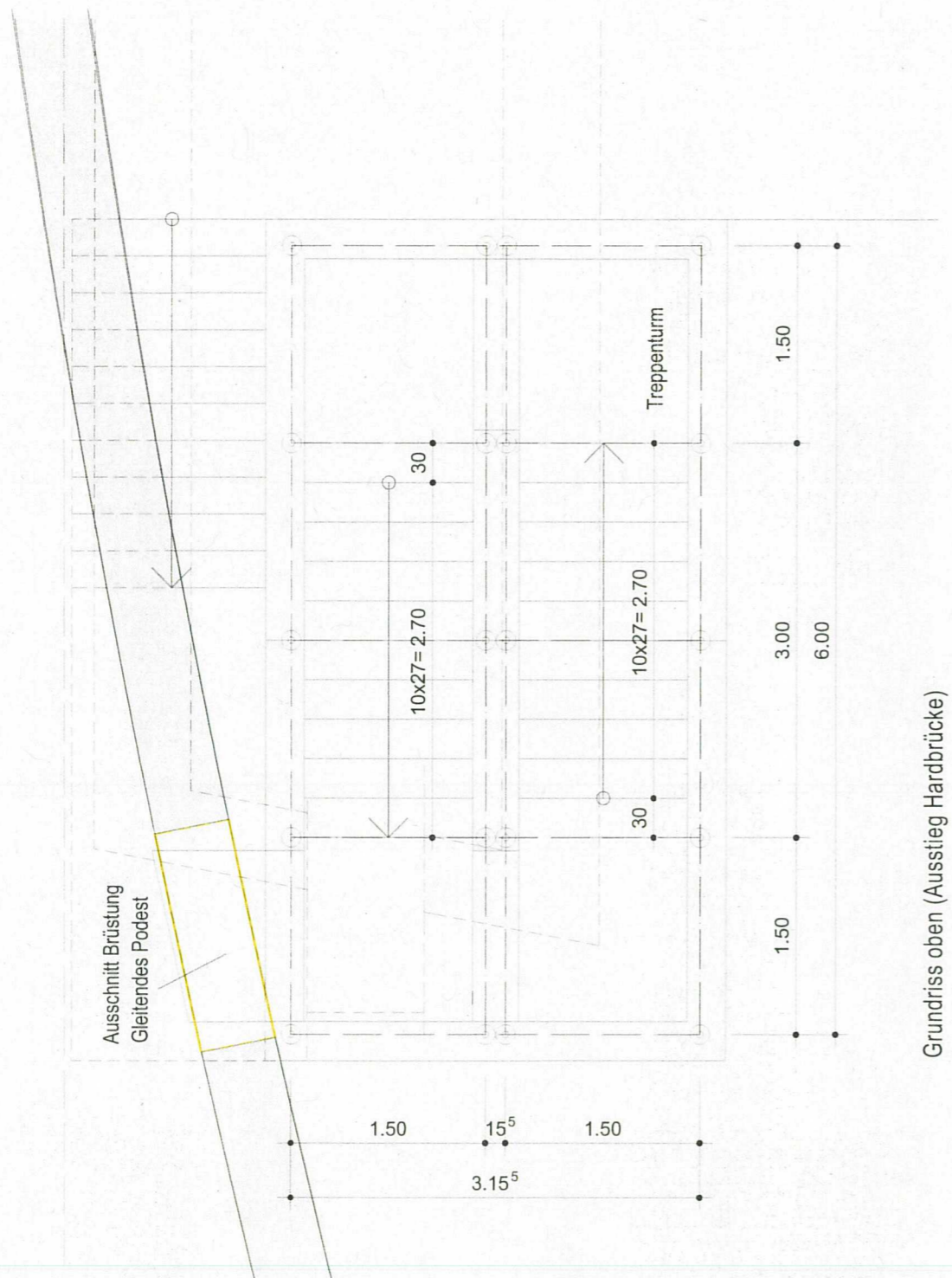
Änderungseingabe 4  
 prov. Treppenaufgang Hardbrücke  
 Situation



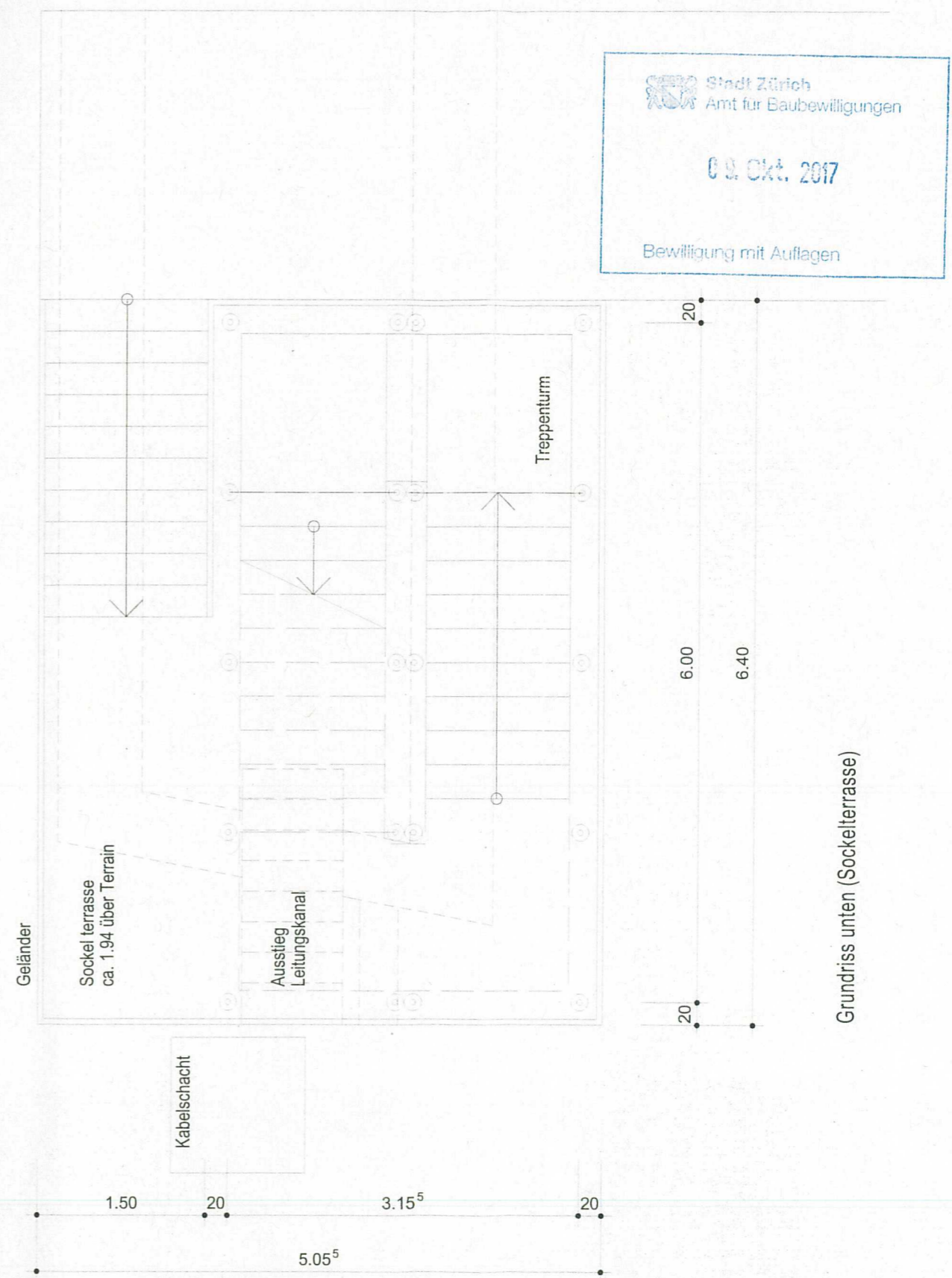
- Ziffern:
- III.29. Der Treppenaufgang zur Hardbrücke ist:
    - aa) auf das Sanierungsprojekt der Hardbrücke sowie die geplante Tramlinie abzustimmen
    - bb) so zu konstruieren, dass keine Kräfte auf die Hardbrücke abgeleitet werden (selbsttragend)
  - IV.11. Der Aufgang auf die Hardbrücke kann erst nach Fertigstellung der Bauarbeiten DML in Betrieb genommen werden (Konflikt Fussgänger - Baustellenverkehr)



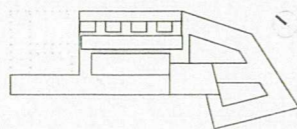
Plnr.	PJZ1-THA-1-334-P-T4MNUJ001_a
Datum / Gez.	16. August 2017 / MK
Format	A3
Massstab	1:200

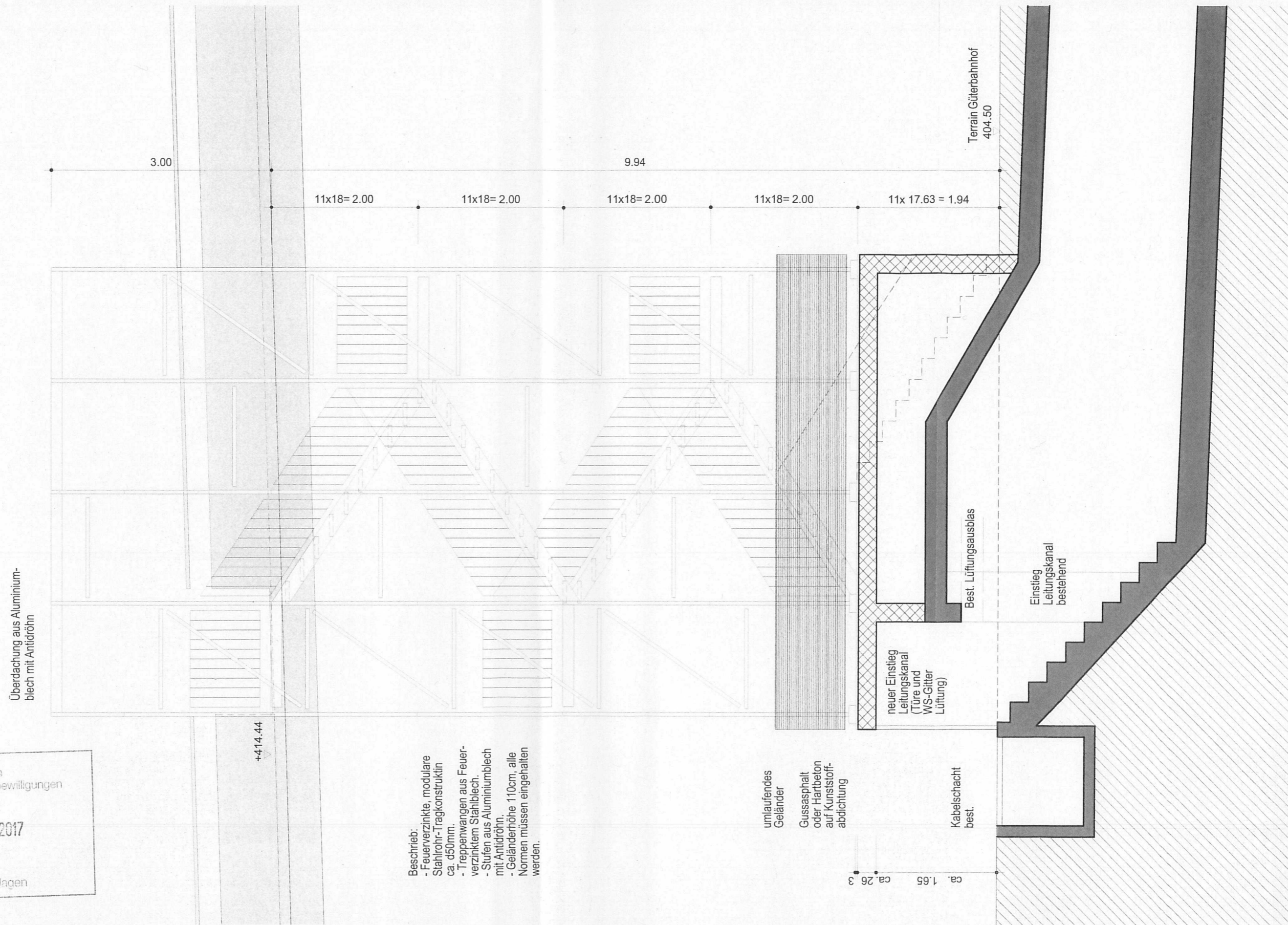


Grundriss oben (Ausstieg Hardbrücke)



Grundriss unten (Sockelterrasse)





**Beschrieb:**

- Feuerverzinkte, modulare Stahlrohr-Tragkonstruktion ca. d50mm.
- Treppenwangen aus Feuerverzinktem Stahlblech.
- Stufen aus Aluminiumblech mit Antidröhn.
- Geländerhöhe 110cm, alle Normen müssen eingehalten werden.

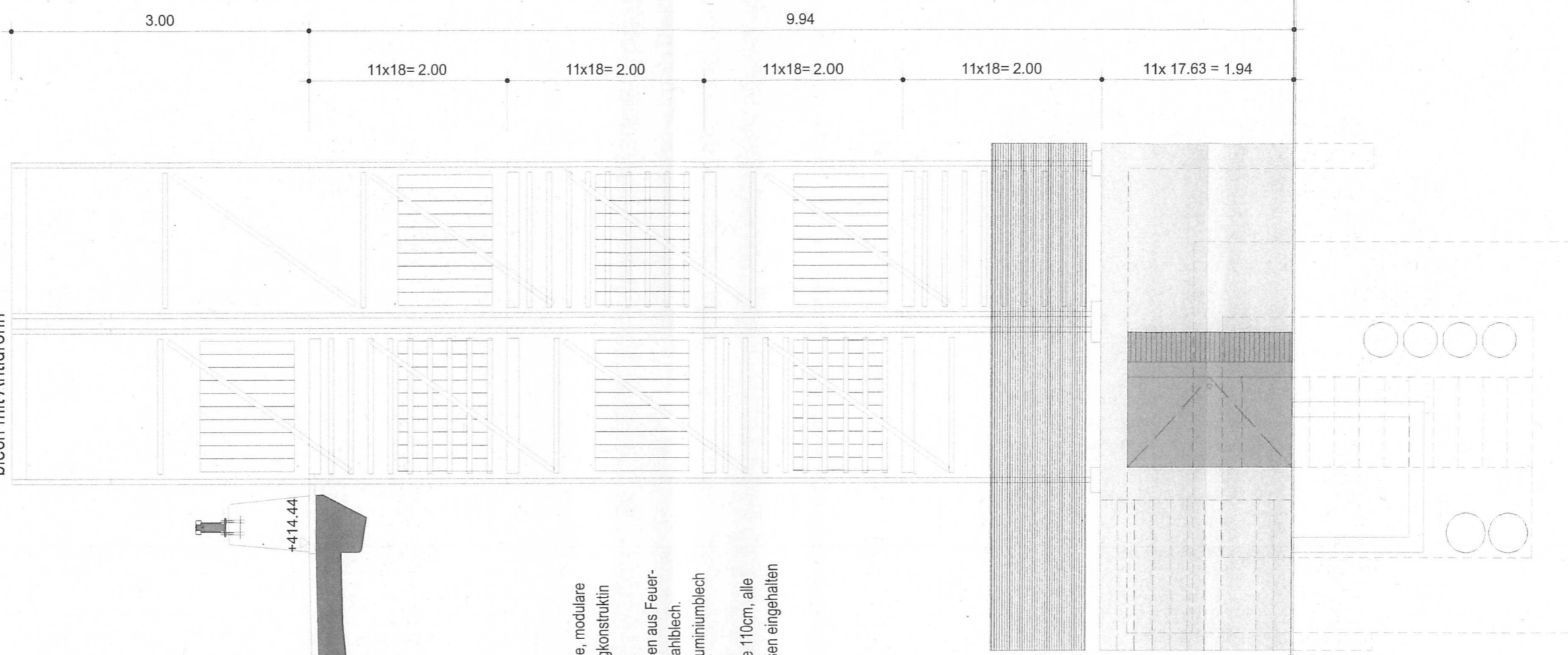
Stadt Zürich  
Amt für Baubewilligungen

09. Okt. 2017

Bewilligung mit Auflagen



Überdachung aus Aluminiumblech mit Antidröhn



- Beschrieb:
- Feuerverzinkte, modulare Stahlrohr-Tragkonstruktion ca. d50mm.
  - Treppenwangen aus feuerverzinktem Stahlblech.
  - Stufen aus Aluminiumblech mit Antidröhn.
  - Geländerhöhe 110cm, alle Normen müssen eingehalten werden.

neuer Einstieg  
Leitungskanal  
(Türe und  
WS-Gitter  
Lüftung)

Stadt Zürich  
Amt für Baubewilligungen  
  
09. Okt. 2017  
  
Bewilligung mit Auflagen

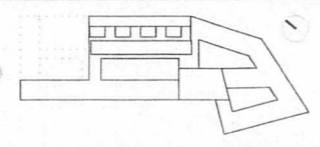
Planinhalt

Schema

Auflagenbereinigung aus Bauentscheid 1242/09

theo hotz partner | architekten

Änderungseingabe 4  
prov. Treppenaufgang Hardbrücke  
Ansicht frontal



- Ziffern:
- III.29. Der Treppenaufgang zur Hardbrücke ist:
    - aa) auf das Sanierungsprojekt der Hardbrücke sowie die geplante Tramlinie abzustimmen
    - bb) so zu konstruieren, dass keine Kräfte auf die Hardbrücke abgeleitet werden (selbsttragend)

IV.11. Der Aufgang auf die Hardbrücke kann erst nach Fertigstellung der Bauarbeiten DML in Betrieb genommen werden (Konflikt Fussgänger - Baustellenverkehr)



Plnr.	PJZ1-THA-1-334-P-T4MNUJ001_a
Datum / Gez.	16. August 2017 / MK
Format	A3
Massstab	1:50