



Beschluss des Stadtrats

vom 1. Dezember 2021

GR Nr. 2021/355

Nr. 1208/2021

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Brigitte Fürer betreffend Stadtraum Hardbrücke, Entwicklung der quartierbezogenen Nutzungen, Funktionen und Strukturierung des öffentlichen Raums, Neugestaltung des Bahnhofs und Planungschancen im Gerold-Areal sowie Überlegungen für die weitere Entwicklung

Am 1. September 2021 reichten Gemeinderat Markus Knauss und Gemeinderätin Brigitte Fürer (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/355, ein:

Zürich West hat mit seiner bisherigen Entwicklungsdynamik und der auch mit dem Siedlungsrichtplan angeordneten Entwicklung eine für die Stadt Zürich wichtige Bedeutung. Neben der Innenstadt, Oerlikon und Altstetten ist Zürich West damit der vierte Pol der polyzentrischen Stadtentwicklung. Das Zentrum von Zürich West stellt die Hardstrasse/Hardbrücke mit dem Bahnhof Hardbrücke als grösstem Frequenzbringer dar. Im Bedeutungsplan der Stadträume ist der Raum der Hardstrasse von den Gleisen bis zum Schiffbauplatz denn auch als Stadtraum von internationaler/landesweiter Bedeutung eingestuft. Bezüglich den von den SBB publizierten Bahnhofbenutzenden liegt der Bahnhof Hardbrücke nur knapp hinter dem Bahnhof Altstetten auf Platz 5 der städtischen Bahnhöfe. Im Gegensatz zur Innenstadt/Stadelhofen und Oerlikon, die traditionell schon ein Zentrum sind und Altstetten, wo mit dem Umbau der Altstetterstrasse zwischen Bahnhof und Lindenplatz ein Zentrum geplant wird, findet sich in Zürich West nichts Vergleichbares. Der Bahnhof Hardbrücke ist kein Bahnhof, sondern besteht im Wesentlichen aus Perronanlagen, Ticketautomaten, einer Autovorfahrt und Veloabstellplätzen, einem Kiosk und einer winzigen Kaffeebar. Aber auch rund um den Bahnhof fehlt weitgehend das, was ein Zentrum ausmacht: Grosszügige und attraktiv gestaltete Plätze und öffentliche Räume, Dienstleistungen für Reisende, attraktive Einkaufsmöglichkeiten oder Dienstleistungen fehlen beinahe vollständig. Mit dem Maag-Areal-Plus wurde zwar rund um den Primetower eine grosse Asphaltfläche geschaffen, die grossen Defizite an städtischer Qualität konnten damit aber nicht behoben werden.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche quartierbezogenen Nutzungen (insbesondere Erdgeschossnutzungen) werden im Raum zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz erhalten und gefördert, wie das der Siedlungsrichtplan vorsieht? Resp. wie sah die Entwicklung in den letzten 5 Jahren aus, was ist in den nächsten 5 Jahren geplant?
2. Welche Funktionen soll der öffentliche Raum übernehmen, wie wird dieser strukturiert? Ist er öffentlich, halböffentlich, privat? Was wurde in den letzten 5 Jahren umgestaltet und mit welcher Stossrichtung? Was ist für die nächsten 5 Jahre geplant?
3. Sowohl das Tiefbauamt wie die SBB haben sich in der Vergangenheit Überlegungen gemacht, wie der Bahnhof Hardbrücke neu gestaltet werden soll. Welche Überlegungen gibt es aktuell dazu? Angedacht worden ist schon einmal eine zusätzliche Unterführung Ost. Wie weit sind die Planungen fortgeschritten? Gibt es Überlegungen, wie das Dienstleistungsangebot am Bahnhof Hardbrücke auch ohne Bahnhofumbau ausgebaut werden kann?
4. Welche Chancen sieht die Stadt Zürich im Gerold-Areal, jetzt nachdem das Kongresshaus dort nicht realisiert worden ist? Gibt es konkrete Planungen dazu?
5. Welchen Beitrag könnte das ZKB-Areal an eine attraktive Stadtentwicklung beitragen?
6. Gibt es Überlegungen für die weitere Entwicklung, nachdem das Entwicklungskonzept ZürichWest aus dem Jahr 2000 und die Leitlinien Zürich-West aus dem Jahr 2009 doch eher veraltet sind. Sieht der Stadtrat die Notwendigkeit eine übergeordnete Planungssicht (mit einem Masterplan o.ä.) für das Gebiet rund um den Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz zu erarbeiten? Wenn ja, wurden entsprechende Aufträge schon erteilt?



2/6

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Welche quartierbezogenen Nutzungen (insbesondere Erdgeschossnutzungen) werden im Raum zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz erhalten und gefördert, wie das der Siedlungsrichtplan vorsieht? Resp. wie sah die Entwicklung in den letzten 5 Jahren aus, was ist in den nächsten 5 Jahren geplant?

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLÖBA, GRB Nr. 3812/2021, GR Nr. 2019/437) ist am 28. November 2021 Gegenstand einer Volksabstimmung. Für das langgezogene Gebiet entlang der Hardstrasse inklusive Vorplatz Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz ist darin die behördenverbindliche Festsetzung eines sogenannten Quartierzentrums vorgesehen. Im Fall eines positiven Plebiszits haben Exekutive und Verwaltung bei der weiteren Entwicklung dieses Gebiets auf seine Stärkung als funktionsfähiges Quartierzentrum hinzuwirken und dies «durch eine flexibilisierte Nutzungszulassung einer publikumsorientierten, adaptierbaren, funktionalen Erdgeschossnutzung zu unterstützen und zu fördern.» Zu den «an geeigneten Lagen» vorzusehenden Erdgeschossnutzungen gehören «Detailhandel, Dienstleistungen sowie publikumsorientierte soziale und kulturelle Angebote, die sich an die Gesamtbevölkerung richten» (Kap. 3.2.2 lit. a und b KRP SLÖBA).

Auf Ebene der Nutzungsplanung gelten bereits verschiedene Regelungen, welche die Erdgeschosse (EG) entlang der Hardstrasse für Nutzungen im Sinne des Quartierzentrum-Eintrags im KRP SLÖBA reservieren. Für die westlich an die Hardstrasse anschliessenden Areale sind mit Ausnahme des Areals Tramdepot Hard Sonderbauvorschriften (SBV) oder Gestaltungspläne (GP) in Kraft (AS 700.240, AS 701.262 bis 701.265). In drei dieser Sondernutzungsinstrumente (AS 700.240, 701.264 und 701.265) finden sich explizite Festlegungen von Erdgeschossnutzungen im Sinne des Quartierzentrum-Eintrags im KRP SLÖBA. Im städtischen Bauprojekt auf dem Areal Tramdepot Hard sind entlang der Hardturmstrasse Gewerbeflächen im EG vorgesehen, in denen sich dereinst publikumsorientierte Nutzungen ansiedeln können. Östlich der Hardstrasse ist der GP Steinfelsareal in Kraft, der keine EG-Regelungen enthält. Das Gerold-Areal (Geviert zwischen Gleisfeld, Hard-, Viadukt- und Geroldstrasse) ist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, die in einer künftigen Planung das Festschreiben von EG-Nutzungen im Sinne des Quartierzentrum-Eintrags im KRP SLÖBA ermöglicht. Für alle anderen an die Hardstrasse angrenzenden Parzellen gilt die Regelbauweise gemäss Bau- und Zonenordnung (BZO, AS 700.100): Mit Ausnahme des kurzen Abschnitts zwischen der Traugott- und der Heinrichstrasse sind hier – aufgrund der EG-Ergänzungspläne sowie der EG-Regeln für Zentrumszonen in der BZO – nur publikumsorientierte gewerbliche Nutzungen wie Läden und Gastronomie (zwischen Bahnhof Hardbrücke und Neue Hard) oder nur andere Nutzungen als Wohnen (zwischen Neue Hard und Josefstrasse) im Erdgeschoss möglich.

Mit diesen Festlegungen sind bis auf wenige kurze Abschnitte die planerischen Rahmenbedingungen vorhanden, dass sich entlang der Hardstrasse quartierorientierte Nutzungen im Sinne des Quartierzentrum-Eintrags ansiedeln und den Raum beleben können. In den Abschnitten, in denen dies heute nicht bereits der Fall ist, werden seitens der Stadt in künftigen Planungen und Projekten die Voraussetzungen dafür geschaffen oder eingefordert (etwa bei KV-Standort beim Escher-Wyss-Platz, vgl. BZO EG-Ergänzungsplan 26), wenn



3/6

dies rechtlich möglich ist, oder andernfalls beratend darauf hingewirkt. Soziale und kulturelle Nutzungen, wie sie im KRP SLÖBA ebenfalls im Zusammenhang mit Quartierzentren genannt werden, finden sich in kurzer Distanz von der Hardstrasse. Zu nennen sind die vielfältigen Angebote auf dem Schützeareal (Pestalozzi-Bibliothek, Gemeinschaftsräume), dem Josef-Areal (diverse Zwischennutzungen in den Bereichen Kultur, Soziokultur und Sport; längerfristig Räume für die Öffentlichkeit und das Quartier), in den Viaduktbögen (Kindertreff), der Josefwiese (Kiosk des Vereins Josefwiese) sowie im Schiffbau (Theater). Aufgrund dieses nahegelegenen und vielfältigen Angebots sieht der Stadtrat zurzeit keinen vordringlichen Handlungsbedarf zur aktiven Ansiedlung von weiteren sozialen und kulturellen Nutzungen in diesem Raum direkt an der Hardstrasse.

Die anschliessende Antwort auf die Teilfrage nach der Entwicklung der quartierbezogenen Nutzungen bzw. publikumsorientierten EG-Nutzungen im QuartierzentrumPerimeter gemäss KRP SLÖBA in den letzten fünf Jahren stützt sich auf die Erhebungen und Auswertungen einer auf Nutzungsfragen spezialisierten Firma. Die Karten in der Beilage zeigen die publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen entlang der Hardstrasse jeweils im Oktober 2016 und 2021 sowie deren Veränderung im Verlauf dieser fünf Jahre. Die Auswertungen zeigen, dass zwischen 2016 und 2021 drei neue Lokalitäten mit publikumsorientierten Nutzungen hinzugekommen sind, eine 2016 gastronomisch genutzte Lokalität zurzeit leer steht und es in den fünf Jahren in zehn Lokalitäten zu Nutzungsänderungen gekommen ist, wobei die Nutzung jeweils publikumsorientiert geblieben ist.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Hardstrasse aufgrund ihrer hohen Frequentierung sowohl im Tages- als auch im Wochenverlauf (Pendler/innen, Ausgang) für publikumsorientierte Nutzungen im Sinne des Quartierzentrum-Eintrags im KRP SLÖBA attraktiv zu sein scheint. Die planerischen Voraussetzungen, dass sich diese Nutzungen entlang der Hardstrasse ansiedeln können, sind wie erwähnt entweder grösstenteils bereits vorhanden oder werden seitens Stadt in künftigen Planungen mittels entsprechender EG-Vorschriften geschaffen.

Frage 2

Welche Funktionen soll der öffentliche Raum übernehmen, wie wird dieser strukturiert? Ist er öffentlich, halböffentlich, privat? Was wurde in den letzten 5 Jahren umgestaltet und mit welcher Stossrichtung? Was ist für die nächsten 5 Jahre geplant?

Der Perimeter des Quartierzentrum-Eintrags im KRP SLÖBA umfasst eine Kombination aus öffentlich zugänglichen Flächen im öffentlichen Eigentum direkt unter der Hardbrücke und anschliessenden privaten Freiräumen. Einige dieser privaten Räume haben öffentlichen Charakter wie der Raum um den Prime Tower, der Steinfels- und der Schiffsbauplatz sowie der Vorbereich von MAN beim Escher-Wyss-Platz. Der öffentliche Charakter dieser privaten Räume ist mittels SBV, GP und/oder Dienstbarkeiten im Grundbuch geregelt. Die öffentlichen Flächen unter der Hardbrücke sind im Einzugsgebiet des Bahnhofs massgeblich durch dessen Erschliessungsbedarf – insbesondere auch für Veloparkierung in Zugangsnähe – geprägt. Generell sind die Optionen für andere Nutzungen und Gestaltungen unter der Hardbrücke aufgrund der Verkehrsfunktionen begrenzt, insbesondere auch die Optionen zur Entsiegelung und Begrünung im Rahmen der Fachplanung Hitzeminderung.

Die Zeit seit 2016 war durch die Tramverbindung über die Hardbrücke mit dem Bau der Rampe zum Maag-Areal und Anpassungen am Bahnhof, durch die Erweiterung des Schiff-



4/6

bauplatzes und die Umgestaltung der südlichen Hardstrasse zwischen Neuer Hard und Geroldstrasse geprägt. Die Stossrichtung der Arbeiten in den öffentlichen und öffentlich zugänglichen Räumen war deren verbesserte Übersichtlichkeit und Nutzbarkeit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dieser Fokus wird sich in den nächsten Jahren nicht verändern. Konkret sind in naher Zukunft Umgestaltungen der Hardstrasse in zwei Abschnitten zwischen Escher-Wyss-Platz und Pfingstweidstrasse projektiert. Dabei werden im Rahmen eines Expressprojektes im Abschnitt Josefstrasse bis Heinrichstrasse die Parkplätze neu angeordnet, um die Sicherheit und das Angebot für den Veloverkehr zu verbessern. Langfristig sind die Verlagerung der Parkplätze auf öffentlichem Grund in umliegende Parkhäuser sowie zwei Velovorzugsrouten geplant: eine zwischen dem Escher-Wyss-Platz und der Heinrichstrasse sowie eine, die Hardstrasse querend, zwischen der Pfingstweidstrasse und Neuer Hard.

Auf den privaten Arealen entlang der Hardstrasse verfolgen die Eigentümerschaften laufend verschiedene Vorhaben (z. B. Maaglive, Prime 2). Auf privaten Arealen fordert die Stadt die in den SBV oder GP festgesetzten öffentlichen Fuss- und Veloverbindungen ein und beeinflusst deren Umsetzung, wie auch die der entsprechenden (behördenverbindlichen) Richtplaneinträge.

Frage 3

Sowohl das Tiefbauamt wie die SBB haben sich in der Vergangenheit Überlegungen gemacht, wie der Bahnhof Hardbrücke neu gestaltet werden soll. Welche Überlegungen gibt es aktuell dazu? Angedacht worden ist schon einmal eine zusätzliche Unterführung Ost. Wie weit sind die Planungen fortgeschritten? Gibt es Überlegungen, wie das Dienstleistungsangebot am Bahnhof Hardbrücke auch ohne Bahnhofumbau ausgebaut werden kann?

Wie der Stadtrat in seiner Antwort auf die Motion GR Nr. 2020/82 dargelegt hat, erarbeitet das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit anderen städtischen Dienstabteilungen gegenwärtig eine Machbarkeitsstudie zu einer Personenunterführung Ost am Bahnhof Hardbrücke. Das Ziel der Studie ist es, eine Variante für einen neuen Zugang Ost zu ermitteln, die den verkehrsplanerischen, stadträumlichen, städtebaulichen sowie stadtentwicklerischen Rahmenbedingungen am besten Rechnung trägt. Die Machbarkeitsstudie wird im Winter 2021/22 abgeschlossen.

Die Ausgestaltung des Dienstleistungsangebots am Bahnhof Hardbrücke liegt in der Zuständigkeit der SBB, die Stadt hat darauf keinen direkten Einfluss. Grundsätzlich haben die SBB selbst ein Interesse daran, auf dafür geeigneten Flächen Dienstleistungen und publikumsorientierte Nutzungen anzubieten. Die Stadt setzt sich aber im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten für ein gutes Angebot ein.

Frage 4

Welche Chancen sieht die Stadt Zürich im Gerold-Areal, jetzt nachdem das Kongresshaus dort nicht realisiert worden ist? Gibt es konkrete Planungen dazu?

Zum Gerold-Areal (Geviert zwischen Gleisfeld, Hard-, Viadukt- und Geroldstrasse) gehören sechs Parzellen. Davon befinden sich zwei im Eigentum der Stadt Zürich, wobei die eine direkt an den Bahnhof Hardbrücke grenzt und innerhalb des Quartierzentrum-Perimeters des KRP SLÖBA liegt. Das gesamte Gerold-Areal unterliegt wie erwähnt gemäss Art. 4 Abs. 6 BZO der Gestaltungsplanpflicht. Dies gibt der Stadt die Möglichkeit, die – im Fall



5/6

eines positiven Volksentscheids – mit dem Quartierzentrum-Eintrag im KRP SLÖBA verbundenen behördenverbindlichen Aufträge in künftigen Planungen grundeigentümergebunden durchzusetzen, also *«quartierbezogene Nutzungen (insbesondere Erdgeschossnutzungen) zu erhalten und zu fördern und private Aussenräume und öffentlichen Raum abzustimmen und funktionsfähig zu gestalten»*.

Die Stadt verfolgt zurzeit aber keine Entwicklungsabsichten. Das Gerold-Areal hat sich im Lauf der Jahre dank interessanter Zwischennutzungen zu einem Ort mit einer einzigartigen Atmosphäre entwickelt. Es finden sich hier in unmittelbarer Nachbarschaft vielfältige Kultur-, Event-, Kreativgewerbe-, Gastro- und Sportnutzungen. Dieser kleinteilige Nutzungsmix und die Lebendigkeit auf dem Areal sind identitätsstiftend für Zürich-West und wichtig an diesem Ort zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Wipkingerviadukt. Das Gerold-Areal strahlt damit aus ins Quartier und darüber hinaus in die gesamte Stadt und die Region. Der Stadtrat sieht in Anbetracht dieser Gegebenheiten gegenwärtig keine Notwendigkeit für eine Veränderung auf dem Areal. Es gibt dementsprechend keine konkreten städtischen Planungen. Die Stadt betrachtet die beiden Grundstücke in ihrem Eigentum als Landreserve für zukünftige Entwicklungen.

Frage 5

Welchen Beitrag könnte das ZKB-Areal an eine attraktive Stadtentwicklung beitragen?

Das östlich an die Hardstrasse angrenzende Areal der Zürcher Kantonalbank (ZKB) mit dem sich darauf befindlichen Gebäudekomplex ist von den umschliessenden Hauptverkehrsstrassen und von den Kunstbauten der Hardbrücke und der Geroldrampe geprägt, die ihm den Charakter einer stadträumlichen Insel verleihen. Dieser Eindruck wird durch die homogene Nutzung als Bankgebäude und damit zusammenhängende Sicherheitsaspekte noch verstärkt. Für die ZKB ist dieses 1975– 1977 erstellte Gebäude neben dem Hauptsitz an der Bahnhofstrasse 9 der wichtigste Standort. Die Gründe dafür sind gemäss ZKB die gute Erschliessung und die bei den Mitarbeitenden beliebte Lage in Zürich-West. Dementsprechend wurden bei den in den letzten Jahren erfolgten kleineren Umbauten attraktivere Büroräume geschaffen, wobei keiner dieser Eingriffe die Gebäudeseite an der Hardstrasse betraf. Eine grundsätzliche Nutzungsänderung des Gebäudes seitens der Grundeigentümerin ist in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten.

Das Areal liegt zwischen dem vielfältigen und offenen Gerold-Areal und dem Josef-Areal, welches dank der Zwischennutzung in der Zentralwäscherei bereits eine deutliche Belegung erfahren hat. Mit dieser Nachbarschaft und der direkten Lage an der Hardstrasse ist das ZKB-Areal ein wichtiger Baustein in Zürich-West. Sein Beitrag zu einem attraktiven Stadtgefüge könnte in einem ersten Schritt sicherlich durch eine Aufhebung oder zumindest Verringerung der Insellage bestehen. Dies kann durch eine Änderung des Verkehrsregimes und der Gestaltung der das Areal begrenzenden Strassen im Norden, Osten und Süden bewirkt werden. Die räumliche Trennwirkung der Geroldrampe zwischen dem ZKB- und dem Gerold-Areal würde dadurch jedoch nicht reduziert.

Im EG des Gebäudes gibt es heute verschiedene, hauptsächlich auf die Mitarbeitenden ausgerichtete Gastronomiebetriebe. Entlang der Hardstrasse finden sich allerdings keinerlei publikumsorientierte Nutzungen. Bei einem künftigen Um- oder Neubau sind an dieser Stelle aufgrund der EG-Ergänzungspläne und der EG-Regeln für Zentrumszonen in der BZO nur noch publikumsorientierte gewerbliche Nutzungen wie Läden und Gastronomie zulässig.



6/6






Frage 6

Gibt es Überlegungen für die weitere Entwicklung, nachdem das Entwicklungskonzept Zürich-West aus dem Jahr 2000 und die Leitlinien Zürich-West aus dem Jahr 2009 doch eher veraltet sind. Sieht der Stadtrat die Notwendigkeit eine übergeordnete Planungssicht (mit einem Masterplan o.ä.) für das Gebiet rund um den Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz zu erarbeiten? Wenn ja, wurden entsprechende Aufträge schon erteilt?

Das Entwicklungskonzept und die Leitlinien Zürich-West wurden letztmals 2009 nachgeführt und das Freiraumkonzept 2011 überarbeitet. Die in diesen Planungsdokumenten behandelten Themen flossen jedoch seither in die Arealplanungen ein und wurden in den Sondernutzungsplanungen aufgenommen und präzisiert. Die Notwendigkeit für die Überarbeitung des gesamten Entwicklungskonzepts und der Leitlinien Zürich-West war bisher nicht gegeben. Hingegen zeigte sich ein Aktualisierungsbedarf beim Freiraumkonzept, weshalb Grün Stadt Zürich dieses Jahr mit dessen Überarbeitung startete. Mit dem KRP SLÖBA liegt nun ein neues Planungsinstrument vor, das behördenverbindliche Aufträge für die weitere Entwicklung von Zürich-West enthält. Dazu gehört auch der Eintrag eines Quartierzentrums entlang der Hardstrasse. Bei einem positiven Volksentscheid wird vor dem Hintergrund der bereits bestehenden nutzungsplanerischen Festlegungen in diesem Raum, des Handlungsbedarfs und der Prioritätensetzung zu entscheiden sein, ob zur Umsetzung des Quartierzentrums ein Masterplan oder ähnliches nötig und sinnvoll ist.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cucho-Curti

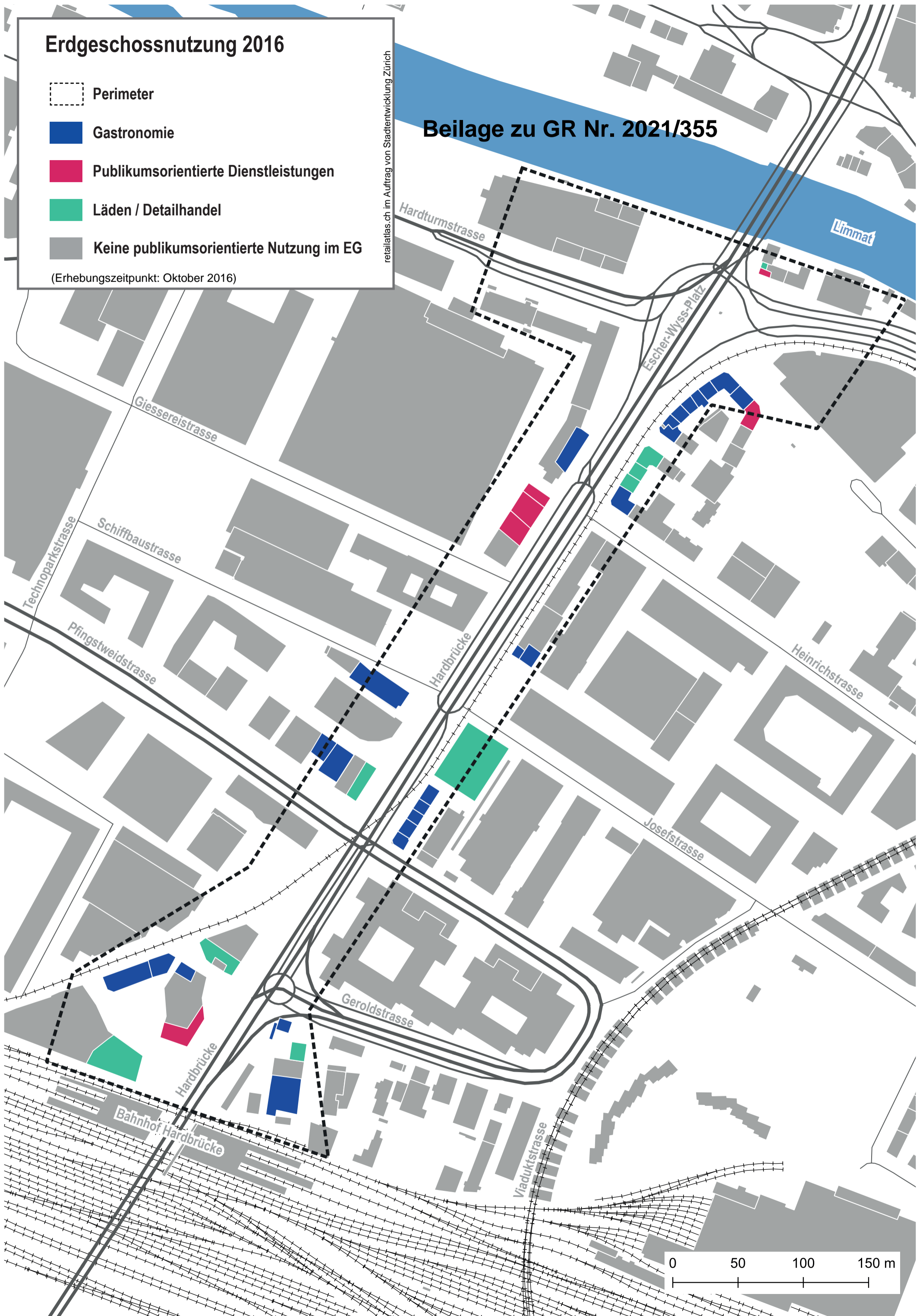
Erdgeschossnutzung 2016

-  Perimeter
-  Gastronomie
-  Publikumsorientierte Dienstleistungen
-  Läden / Detailhandel
-  Keine publikumsorientierte Nutzung im EG

(Erhebungszeitpunkt: Oktober 2016)

retailatlas.ch im Auftrag von Stadtentwicklung Zürich

Beilage zu GR Nr. 2021/355



Erdgeschossnutzung 2021

Perimeter

Gastronomie

Publikumsorientierte Dienstleistungen

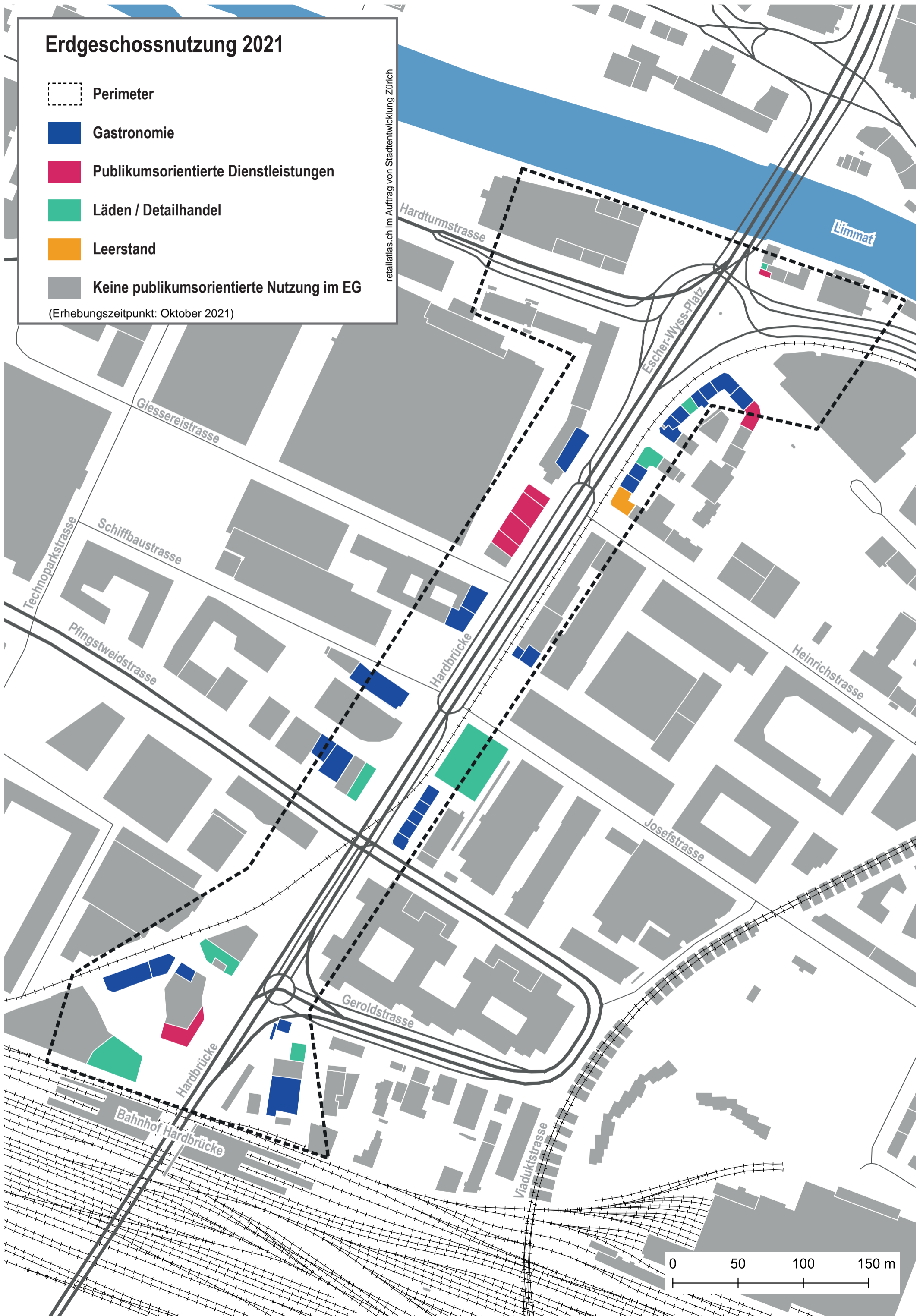
Läden / Detailhandel

Leerstand

Keine publikumsorientierte Nutzung im EG

(Erhebungszeitpunkt: Oktober 2021)

retailatlas.ch im Auftrag von Stadtentwicklung Zürich



Veränderung der Erdgeschossnutzung zwischen 2016 und 2021

- Perimeter
- Veränderung, jedoch immer noch Gastronomie
- Veränderung, jedoch immer noch publikumsorientierte Dienstleistung
- Neu Leerstand
- Neu publikumsorientierte Dienstleistung
- Neu Gastronomie
- Neu Läden / Detailhandel

(Erhebungszeitpunkte: Oktober 2016/2021)

retailatlas.ch im Auftrag von Stadtentwicklung Zürich

