

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 27. Mai 2015

Motion der SP-, FDP-, Grüne-, CVP- und AL-Fraktion sowie von 4 Mitunterzeichnenden betreffend Bahnhof Hardbrücke, Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Anzahl Reisende sowie Sicherstellung der Halte aller S-Bahnzüge, Bericht und Abschreibung

Am 30. Mai 2012 reichten die SP-, FDP-, Grüne-, CVP- und AL-Fraktion sowie 4 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2012/227, ein, die dem Stadtrat am 3. Juli 2013 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, zusammen mit dem ZVV und der SBB den Bahnhof Hardbrücke den gestiegenen Anzahl Reisenden anzupassen, die Sicherheit zu erhöhen und sicherzustellen, dass auch langfristig alle S-Bahnzüge anhalten können.

Begründung: Der Bahnhof Hardbrücke genügt weder den aktuellen, noch den künftigen Bedürfnissen. Die Peronanlagen und die Zugänge sind viel zu eng. Das Tram über die Hardbrücke und die künftige Steigerung der Einwohnerzahlen und der Arbeitsplätze im Einzugsbereich des Bahnhofs werden die Situation noch verschärfen.

Der Bahnhof Hardbrücke und der Bahnhof Stadelhofen begrenzen die Kapazität des S-Bahn-Systems. In der Planungen von SBB und ZVV werden zur Kapazitätssteigerung u.a. auch Szenarien geprüft, bei denen langfristig nicht mehr alle S-Bahn-Züge im Bahnhof Hardbrücke anhalten können.

Die Finanzierung der S-Bahn ist grundsätzlich die Sache der SBB, des Bundes und des ZVV. Es liegt aber gleichwohl im Interesse der Stadt, dass der Bahnhof den Bedürfnissen der Erschliessung und der Stadtentwicklung dient. Die Stadt hat dies auch dokumentiert mit der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs und der Anmeldung dieses Ausbauprojektes beim Agglomerationsprogramm des Bundes.

Das Siegerprojekt Change kann die Kapazitätsprobleme nicht lösen. Zudem behindert das Projekt einen späteren Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke oder führt zumindest zu erheblichen Mehrkosten. Als Folge könnte jenes Szenarium von SBB und ZVV zum Tragen kommen, das vorsieht, dass langfristig nicht mehr alle S-Bahn-Züge im Bahnhof Hardbrücke anhalten.

Die Finanzierung des Bahnhofausbaus durch Bund, SBB und ZVV ist noch keineswegs gesichert. Es braucht zur Unterstützung ein klares politisches Zeichen aus Zürich.

Ein gemeinsames und geschlossenes Auftreten von SBB, ZVV und Stadt Zürich hat die grössten Chancen vom Bund die nötigen Mittel zu erhalten. Es ist deshalb auch ratsam, auf den Zwischenschritt des Projektes Change zu verzichten und stattdessen direkt den Ausbau des Bahnhofs mit dem ZVV und der SBB anzupacken.

Ausgangslage

Nach Einreichung der Motion «Bahnhof Hardbrücke, Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Anzahl Reisende sowie Sicherstellung der Halte aller S-Bahnzüge, Bericht und Abschreibung» hat der Stadtrat mit STRB Nr. 1562/2012 erklärt, dass er die Motion ablehnt und bereit ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Der Gemeinderat überwies daraufhin den Vorstoss dem Stadtrat am 3. Juli 2013 als Motion.

Der Bahnhof Hardbrücke wurde im Jahr 1982 an der Käferberglinie nach Oerlikon erstellt und im Jahr 1990 mit zwei Gleisen nach Altstetten ergänzt. Damals war Zürich-West noch ein Industriequartier. Das Quartier hat sich seither stark verändert. Heute wird der Bahnhof täglich von rund 600 Zügen sowie den Buslinien 33, 71 und 72 der Verkehrsbetriebe (VBZ) bedient. Das Tram Zürich-West (Tramlinie 4) bedient die nahegelegene Haltestelle Schiffbau. Rund 44 000 Personen frequentieren den Bahnhof täglich. Aufgrund der anhaltenden baulichen Entwicklung in Zürich-West und der geplanten Führung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke werden die Personenfrequenzen beim Bahnhof Hardbrücke weiter zunehmen.

Mit der vierten Teilerganzung der S-Bahn bis im Jahr 2018 wird der Bahnhof Hardbrücke seine maximale Beförderungskapazität erreichen, die rund 55 000 bis 60 000 Personen pro Tag umfasst. Aufgrund der ungebrochenen Nachfrage geht der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der Zürcher S-Bahn trotz des Mehrangebots durch die vierte Teilerganzung mittelfristig wieder erschöpft sein wird. Die S-Bahn muss also langfristig weiterentwickelt und die Kapazitäten erhöhet werden. Der ZVV hat aus diesem Grund die Studie S-Bahn zweite Generation in Auftrag gegeben, die langfristig von einer Verdoppelung der Nachfrage im Vergleich zum Jahr 2007 ausgeht. Die wesentlichen Folgerungen aus dieser Studie sind:

- Leistungssteigerung der S-Bahn von heute 22 Zügen auf 32 Züge pro Stunde und Richtung zwischen Stadelhofen, Zürich Hauptbahnhof und Hardbrücke mit einer resultierenden Zugfolgezeit von zwei Minuten.
- Der Bahnhof Stadelhofen limitiert die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts zwischen Stadelhofen, Hauptbahnhof und Hardbrücke und muss mit einem vierten Perrongleis und einem zweiten Gleis in Richtung Tiefenbrunnen ausgebaut werden.
- Nur mit einer Neukonzeption der Gleis- und Perronanlagen können beim Bahnhof Hardbrücke alle 32 Züge pro Stunde und Richtung halten.

Entwicklung Zürich-West

In Zürich-West wird die Wohnbevölkerung langfristig von heute 7000 auf rund 8000 und die Arbeitsplätze von heute 30 000 auf rund 40 000 ansteigen. Als unmittelbare Folge der Gebietsentwicklung Zürich-West könnten längerfristig bis zu 90 000 Personen pro Tag den Bahnhof Hardbrücke frequentieren. Dies entspricht einer Grössenordnung des Bahnhofs Lausanne und würde eine Verdoppelung der heutigen Nachfrage von rund 44 000 Personen pro Tag bedeuten.

Kurzfristige Anpassungen Bahnhof Hardbrücke

Mit der neuen Tramlinie 8 über die Hardbrücke wird auch der Bahnhof Hardbrücke auf die steigenden Umsteigerinnen- und Umsteigerzahlen VBZ–SBB angepasst. Mit dem geplanten Massnahmenpaket «Anpassungen Bahnhof Hardbrücke» werden zwei zusätzliche Treppengange von der Bruckenebene auf das Mittelperron realisiert. Dadurch ergibt sich eine bessere Verteilung der Personen auf dem Mittelperron. Mit der Verlängerung der Perrondacher auf der Ostseite wird dies zusätzlich unterstützt. Gleichzeitig werden die SBB den Mittelperron auf 55 cm erhöhen und nicht zwingend notwendige Moblierungselemente entfernen. Damit wird der Fahrgastwechsel beschleunigt, die zusammenhängende nutzbare Perronflache vergrössert und die Sicherheit für die Reisenden auf dem beengten Mittelperron verbessert. Die Finanzierung für die entsprechenden Massnahmen der SBB wurden vom Bund in Aussicht gestellt.

Langfristige Anpassungen Bahnhof Hardbrücke

Wenn die in der Ausgangslage erwähnten baulichen Massnahmen im Raum Stadelhofen realisiert sind, können bis zu 32 Züge pro Stunde und Richtung auf der Stammstrecke Stadelhofen – Hardbrücke verkehren. Beim Bahnhof Hardbrücke ist die Aufteilung der Anzahl Züge in Richtung Altstetten und Oerlikon aus Gründen der Netzstruktur ungleichmässig: Von den 32 Zügen verkehren 20 Züge nach Oerlikon und 12 Züge nach Altstetten. Damit die 20 Züge nach Oerlikon beim Bahnhof Hardbrücke halten können, sind vier Perronkanten von bzw. nach Oerlikon notwendig. Heute sind lediglich zwei Perronkanten vorhanden. Für den Zugverkehr von bzw. nach Altstetten reichen auch weiterhin zwei Perronkanten aus.

Aufgrund dieser Erkenntnisse haben die SBB verschiedene Konzeptansätze für einen langfristigen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke erarbeitet, wobei die Wahl noch nicht gefallen ist.

Die Konzepte unterscheiden sich grundsätzlich in folgenden Punkten:

- Notwendigkeit einer Neukonzeption des Bahnhofs Hardbrücke,
- Beanspruchung des Zirkulationsgleises Nord für eine Verbreiterung des Mittelperrons,
- Reduktion der Anzahl haltender Züge pro Stunde und Richtung.

Unter der Federführung des Tiefbauamts wurde 2010 das Projekt «Change» erarbeitet. Das Projekt basiert auf den Rahmenbedingungen der SBB, die heutigen Gleis- und Perronanlagen zu belassen. Auf einen Konzeptansatz mit 32 Zügen pro Stunde und Richtung kann das Projekt daher nicht reagieren. Mit dem Projekt Tramverbindung Hardbrücke wird kurzfristig eine Lösung zur Behebung der Engpässe und Sicherheitsdefizite beim Bahnhof Hardbrücke realisiert. Es ist vorgesehen, zusätzliche Treppenabgänge auf den Mittelperron zu erstellen sowie die Verteilfläche auf der Ebene der Hardbrücke zu vergrössern. Die SBB werden zeitgleich den Mittelperron entrümpeln sowie die Perrondächer verlängern. Damit werden zusätzliche Flächen auf dem Perron geschaffen und eine bessere Verteilung der Personen ermöglicht. Das Projekt «Change» soll daher definitiv nicht mehr weiterverfolgt werden.

Fazit

Die kurzfristigen Anpassungen beim Bahnhof Hardbrücke werden im Zusammenhang mit der Tramverbindung Hardbrücke in den Jahren 2016/17 realisiert und damit die Sicherheitsdefizite der Publikumsanlagen vorerst beseitigt. Gemäss Einschätzung der SBB reicht demnach die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Hardbrücke aus, um die maximale Beförderungskapazität, die mit der vierten Teilergänzung ab 2018 erreicht wird, abzudecken.

Damit auf dem Streckenabschnitt Stadelhofen, Zürich Hauptbahnhof und Hardbrücke die volle Leistungssteigerung von 22 Zügen auf 32 Züge pro Stunde und Richtung erbracht werden kann, wird ein Ausbau im Raum Stadelhofen zwingend. Ohne diesen Ausbau ist eine weitere Leistungssteigerung des Bahnhofs Hardbrücke nicht möglich und somit kein Ausbau nötig. Für diesen Ausbauschnitt hat das Bundesamt für Verkehr bei den SBB eine Objektstudie in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte entscheiden voraussichtlich im Jahr 2018 darüber, ob der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit einem vierten Perrongleis Richtung Hauptbahnhof und einem zweiten Gleis Richtung Tiefenbrunnen bis im Jahr 2030 überhaupt realisiert werden soll. Bis dahin wird die Stadt Zürich zusammen mit dem Kanton Zürich und den SBB einen Konzeptentscheid zum langfristigen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke gefällt haben.

Aufgrund der Abhängigkeiten zum Ausbau Bahnhof Stadelhofen kann der langfristige Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke frühestens ab dem Jahr 2035 erfolgen. Bis dahin können die Publikumsanlagen sicher betrieben werden und auch weiterhin alle 22 Züge halten.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend «Bahnhof Hardbrücke, Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Anzahl Reisende sowie Sicherstellung der Halte aller S-Bahnzüge» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2012/227, der SP-, FDP-, Grüne-, CVP- und AL-Fraktion sowie von 4 Mitunterzeichnenden vom 30. Mai 2015 betreffend «Bahnhof Hardbrücke, Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Anzahl Reisende sowie Sicherstellung der Halte aller S-Bahnzüge» wird als erledigt abgeschlossen.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti