



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 165. Ratssitzung vom 29. September 2021

4427. 2020/82

Motion von Urs Helfenstein (SP) und Ernst Danner (EVP) vom 04.03.2020: Bahnhof Hardbrücke, Umgestaltung zu einem vollwertigen und attraktiven Bahnhof

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Urs Helfenstein (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2289/2020) und ist einverstanden, diese in ein Postulat umzuwandeln: Ernst Danner (EVP) und ich fordern mit dieser Motion eine kreditschaffende Weisung, um den Bahnhof Hardbrücke, der auf städtischem Boden liegt, umzugestalten. Er soll zu einem vollwertigen und attraktiven Bahnhof umgestaltet werden, entsprechend dem heutigen, aber auch dem zukünftigen grossen Verkehrsaufkommen. Es soll einen neuen Zugang auf der Ostseite auf der Höhe des Wipkingerviadukts geben. Die generelle Sicherheit auf dem ganzen Bahnhofareal soll nachhaltig verbessert werden. In Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der SBB soll eine bediente Verkaufs- und Informationsstelle eingerichtet werden. Dies ist nicht der erste Vorstoss in diesem Zusammenhang, bereits im Jahr 2012 gab es im Gemeinderat einen überparteilichen Vorstoss zum Thema Hardbrücke: Der Stadtrat wurde beauftragt, zusammen mit dem ZVV und der SBB den Bahnhof Hardbrücke der gestiegenen Anzahl Reisenden anzupassen, die Sicherheit zu erhöhen und sicherzustellen, dass auch langfristig alle S-Bahn-Züge anhalten können. Damals forderte der Stadtrat die Umwandlung in ein Postulat, aber der Gemeinderat blieb stur und brachte dies als Motion hervor. Auch bei der vorliegenden Motion fordert der Stadtrat eine Umwandlung in ein Postulat. Wir möchten dem Stadtrat aufzeigen, wobei er, wie wir denken, in seiner Ablehnungsbegründung richtig und wobei er falsch liegt. Der Stadtrat erkennt richtig, dass der Inhalt der Motion drei Bereiche betrifft. Erstens ein neuer Zugang auf der Ostseite, zweitens eine nachhaltige Verbesserung der generellen Sicherheit im ganzen Bahnhofsareal und drittens die Einrichtung einer bedienten Verkaufs- und Informationsstelle in Zusammenarbeit mit dem ZVV und der SBB. Es ist tatsächlich so, dass uns vor der Einreichung beliebt gemacht worden ist, diese Motion aufzubrechen und zwei Vorstösse einzureichen, weil es sich um mehrere Themen handelt. Ich traue der Verwaltung zu, dass sie das lösen kann, selbst wenn mehrere Dienstabteilungen betroffen sind. Es freut mich, dass der Stadtrat das erste Anliegen, die Erschliessung des Bahnhofs mit einem Ostzugang beim Wipkingerviadukt unterstützt. Der Stadtrat stützt sich auf eine Studie der SBB, gemäss derer ein neuer Ostzugang neben der direkten Anbindung des künftigen SBB-Areals Neugasse eine Verbesserung der Erschliessung des weiteren Quartiers und eine Optimierung der Personenflüsse innerhalb



des Bahnhof Hardbrücke ermöglicht. Aufbauend auf dieser Studie erarbeitet das Tiefbauamt (TAZ) eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel eine Bestvariante für den neuen Ostzugang zu ermitteln. Dabei würden auch die Anbindungen am künftigen Gleisuferweg sowie die Querung vom Gleisfeld zwischen den Kreisen 4 und 5 berücksichtigt. Beide sind im Richtplan als geplante Fusswegverbindungen vorgesehen. Die Resultate der Machbarkeitsstudie werden voraussichtlich im Herbst 2021 vorliegen. Für die für die Planung des neuen Ostzugangs wichtige Fuss- und Veloverbindung zur Querung des Gleisfelds zwischen den Kreisen 4 und 5 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat für einen Studienauftrag für das Vorprojekt Ausgaben in der Höhe von 6,4 Millionen Franken. Der Stadtrat schreibt in seiner Ablehnungsantwort auf unsere Motion zum Ostzugang mit der Machbarkeitsstudie werde eine Bestvariante des Ostzugangs mit einer Kostenschätzung der Investitionskosten in Genauigkeitsbereichen von ungefähr 50 Prozent vorliegen. Die Erarbeitung einer kreditschaffenden Weisung erfordere aber eine detailliertere Ausarbeitung einer Bestvariante auf der Stufe Vorprojekt mit der entsprechenden Konkretisierung der Investitionskosten. Diese Arbeiten könnten nicht innerhalb der Frist vorgelegt werden. Dies glaube ich dem Stadtrat gerne. Die Stadt ist die richtige Ansprechpartnerin, wenn es um den Ostzugang geht, weil es so im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) steht. Ich zitiere den Paragraphen 6 Absatz 2: «Die Gemeinden sorgen für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen». Ich habe Mühe mit der Kommentierung des Stadtrats bezüglich zwei weiterer Anliegen. Er sagt, dass für die von uns geforderte Verbesserung der generellen Sicherheit auf dem Bahnhofareal die SBB als Grundeigentümerin zuständig ist. Ebenso obliege die Einrichtung einer bedienten Verkaufs- und Informationsstelle der SBB als Grundeigentümerin in Zusammenarbeit mit dem ZVV als Besteller des öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Zürich. Auch dieses Anliegen liegt offenbar nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Wenn es aber nicht der Stadtrat tut, wer dann? Der Stadtrat schreibt, dass diese beiden Anliegen nicht motionabel seien, was wir verstehen und weswegen wir mit einer Umwandlung einverstanden sind. Dass voraussichtlich der gesamte Rat unsere drei Anliegen unterstützt, ist ein genügend starkes Zeichen. Es hat sich nur schon deswegen gelohnt den Vorstoss als Motion einzureichen, weil wir sonst nie schriftliche Antworten des Stadtrats schwarz auf weiss gehabt hätten. Nun handelt es sich um ein Postulat und ich appelliere an den Stadtrat, sich bei den zuständigen Stellen für diese Anliegen einzusetzen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Dies war ein interessanter Vortrag, wir sprechen in den gleichen Worten und unterscheiden uns nur noch in der Form. Wir nehmen dies als Postulat gerne entgegen. Es ist genau so, wie Urs Helfenstein (SP) geschildert hat. Nur eine kleine Korrektur: Die Resultate der Machbarkeitsstudie werden nicht im Herbst 2021, sondern im Winter 2021/22 vorliegen. Uns ist klar, dass der Ostzugang verbessert werden muss, weswegen wir auch daran arbeiten. Bei der Sicherheit und den Verkaufsstellen müssen wir das Feld tatsächlich der SBB überlassen. Das heisst nicht, dass wir nichts machen. Natürlich nehmen wir das zur Kenntnis. Die SBB weiss sehr wohl, wen



sie in Zürich als Partnerin hat und hört durchaus auf unsere Anliegen. Das Thema Sicherheit ist seit Jahrzehnten bekannt. Es ist eine unzählige Millionen Franken kostende Investition die Perrons auf die richtige Breite zu bringen. Zu den Seitenhieben betreffend lange Dauer dieser Projekte möchte ich sagen: es tut sich etwas an der Hardbrücke, wie sich auch etwas beim Stadttunnel und bei der Viaduktverlängerung tut.

Derek Richter (SVP) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat: *Nun will der Stadtrat diesen Vorstoss als Postulat aber nicht als Motion entgegennehmen, das ist interessant. Der Bahnhof Hardbrücke ist in der Tat kein Bijou. Was man ihm zu Gute halten muss, ist, dass die Fussverbindungen gegenüber anderen Bahnhöfen sehr schlank gehalten sind. Nirgends in der Schweiz werden die Folgen der Masseneinwanderung so gut spür- und sichtbar wie am Bahnhof Hardbrücke. Aber auch die Plan- und Konzeptlosigkeit der Stadtzürcher Behörden. Wir haben täglich bald 100 000 Fahrgäste an diesem Bahnhof, Tendenz steigend. Wir haben zusätzlich die Tram 8 erhalten. Die Busse wurden verdichtet, wir haben mehr Arbeits- und Ausbildungsplätze in Zentrumsnähe und wir haben dort in den letzten Jahren ein boomendes Ausgeh- und Vergnügungsviertel erhalten. Auch die wohnliche Verdichtung, beispielsweise die Neugasse, sorgen dafür, dass es nicht weniger Belastung geben wird. Im Gegenteil: Die Haltung der SBB ist sehr wohl nachvollziehbar. Im ganzen Perimeter haben wir ein sehr beschränktes Platzangebot und die Sicherheit dort zu gewährleisten, ist kein Kinderspiel. Die SBB ist an diesem Punkt interessiert, dass sie keine Personenunfälle hat und möchte ihren Betrieb aufrechterhalten. Die Motionäre wollen die SBB noch für einen Kundenshalter motivieren, das halten wir für eine schlechte Idee. Dort, wo viele in der Ausbildung sind, wo viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Handys sind, reichen Automaten und Apps aus. Wir haben dort praktisch keine touristische Nutzung. Daher beantragt die SVP, die Motion sowie auch das Postulat abzulehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Was heisst denn ein vollwertiger Bahnhof, wann ist ein Bahnhof vollwertig? Ein Bahnhof mit unendlich vielen S-Bahn-Linien, einem Halt alle 60 oder 90 Sekunden ist gemäss den Postulanten kein vollwertiger Bahnhof. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass man dort nur noch Intercitys halten lassen sollte. Das bedeutet, wie wir am Bahnhof Altstetten gesehen haben, dass plötzlich ein anderer Teil der Schweiz kommt und uns dies verbieten möchte. Wenn man dem Postulanten zugehört hat, geht es nicht um die Intercitys, sondern um das Optische. Vielleicht ist Zürich dort noch zu dreckig und noch nicht genügend «designt». Ich glaube, dass der Bahnhof irgendwann als wichtiger Zeitzeuge für die Erstellung der S-Bahn geschützt wird. Wir werden das Postulat unterstützen, alleine schon wegen dem Ostzugang, der dem Bahnhof und der Fusswegverbindung etwas bringt. Eine Verkaufsstelle für Tickets zu fordern, macht mich dennoch sprachlos. Wir haben das ZVV-Contact am Schwamendingerplatz geschlossen, weil es niemand mehr nutzt. Auch eine Verkaufsstelle am Bahnhof Hardbrücke würde nicht mehr genutzt werden.*

Markus Knauss (Grüne): *Bevor ich zum Postulat rede, muss ich doch noch auf die kontrafaktische und unhistorische Argumentation von Derek Richter (SVP) eingehen. Er*



4 / 4

hat gesagt, man sehe am Bahnhof Hardbrücke das Resultat der Masseneinwanderung. Was wir am Bahnhof Hardbrücke erleben, ist das Resultat eines handstreichartigen Coups des seinerzeitigen SVP Baudirektors Hoffmann, der für ganz Zürich-West eine Zentrumszone 7 mit einer gigantischen Verdichtung aufoktrojiert hatte. Die Stadt ist seit zwanzig Jahren daran, diese unglaublichen Verdichtungsvorgaben einigermaßen verträglich abzuwickeln und wieder herunterzuholen. So geht die Geschichte. Mit der Masseneinwanderung hat dies nichts zu tun. Zum Bahnhof Hardbrücke: Dies ist durchaus ein wichtiges Thema, für uns geht es aber nicht nur um den Bahnhof, der in der Rangliste der Stadtzürcher Bahnhöfe auf Platz 5 liegt. Der Raum zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Escher-Wyss-Platz ist im Bedeutungsplan der Stadt Zürich als Raum von landesweiter oder internationaler Bedeutung eingetragen. Bahnhof Hardbrücke und Hardstrasse stellen deswegen aus unserer Sicht eine Einheit dar. Bei einer polyzentrischen Stadtentwicklung kann man diesen Raum als viertwichtigsten Ort bezeichnen. Nun fokussiert die vorliegende Motion auf drei Bereiche, allerdings nur auf den Bahnhof bezogen. Beim Thema Sicherheit geht es um eine Verbreiterung der Perrons, was einen dreistelligen Millionenbetrag kosten und nicht so einfach sein wird. Wir haben deswegen in der schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/355 nachgehakt, was für Überlegungen seitens der SBB im Raum stehen. Bei den Verkaufs- und Informationsstellen sehe ich es nicht ganz so wie Sven Sobernheim (GLP). Wenn ich einen SBB-Schalter benötige, um Reisen ins Ausland zu planen, nutze ich das Reisezentrum im Hauptbahnhof. Es gibt in der Hardbrücke durchaus Potenzial für eine solche Dienstleistung. Der Ostzugang liegt in der Zuständigkeit der Stadt, er erscheint uns aber ein zu isoliertes Projekt zu sein. Wir werden die vorliegende Motion auch als Postulat unterstützen, sehen aber durchaus noch Handlungsbedarf im Sinne einer grossräumigeren Betrachtung oder im Sinne eines Masterplans für das ganze Gebiet.

Das Postulat GR Nr. 2021/380 (statt Motion GR Nr. 2020/82, Umwandlung) wird mit 95 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat