

Zürich, 5. Dezember 2012

DER STADTRAT VON ZÜRICH**an den Gemeinderat**

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. Mai 2012 reichten die Fraktionen SP, Grüne, FDP, AL, CVP und vier Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2012/227, ein:

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 Perronanlagen 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 den 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.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Ausgangslage

Der Bahnhof Hardbrücke wurde 1982 an der Käferberglinie nach Oerlikon erstellt und 1990 mit zwei Gleisen nach Altstetten ergänzt. Damals war Zürich-West noch ein Industriequartier. Das Quartier hat sich seither stark verändert, und heute wird der Bahnhof täglich von rund 600 Zügen sowie den Buslinien 33 und 72 der 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.

Dass beim Bahnhof Hardbrücke zwingender Handlungsbedarf besteht, ist seit langem bekannt. Aus diesem Grund hat die Stadt Zürich unter der Führung des Tiefbauamts und in Zusammenarbeit mit dem ZVV, der SBB und privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Jahr 2010 einen Studienauftrag zum Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke lanciert. Ziel des Studienauftrags war, einen leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Bahnhof Hardbrücke zu realisieren, der die heutigen Gleis- und Perronanlagen der SBB berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der Publikumsanlagen des Bahnhofs (Zugänge, Treppen, Lifte, Perrons usw.) wurde auf die maximal zulässige Ausnutzung gemäss Bau- und Zonenordnung BZO ausgelegt. Zudem musste die Flexibilität des Projekts für einen späteren Umbau der Gleis- und Perronanlagen aufgezeigt werden. Nach Möglichkeit sollte ein zusätzliches, bahnhofspezifisches Angebot an kommerziellen Nutzungen geschaffen werden. Der Studienauftrag wurde parallel zum Projekt Tramverbindung Hardbrücke erarbeitet, um einen allfälligen koordinierten Bau zu ermöglichen.

Mit der 4. Teilergänzung 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 entspricht. Aufgrund der ungebrochenen Nachfrage geht der ZVV davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der Zürcher S-Bahn trotz des Mehrangebots durch die 4. Teilergänzung mittelfristig wieder erschöpft sein wird. Die S-Bahn muss also langfristig weiterentwickelt und die Kapazitäten erhöht werden. Der ZVV hat aus diesem Grund die Studie S-Bahn 2. Generation in Auftrag gegeben, welche langfristig von einer Verdoppelung der Nachfrage im Vergleich zum Jahr 2007 ausgeht. Die wesentlichen Folgerungen aus der noch nicht abgeschlossenen Studie sind:

- Leistungssteigerung der S-Bahn auf 32 Züge pro Stunde und Richtung zwischen Stadelhofen – Zürich HB – Hardbrücke mit einer Zugfolgezeit von 2 Minuten.
- Der Bahnhof Stadelhofen limitiert die verkehrliche Leistungsfähigkeit des erwähnten Streckenabschnitts und muss mit einem 4. Perrongleis und einem 2. Gleis nach Tiefenbrunnen ausgebaut werden.
- Nur mit einer Neukonzeption der Gleis- und Perronanlagen können beim Bahnhof Hardbrücke alle 32 Züge pro Stunde und Richtung halten.

Im Mai 2011, nach Abschluss des Studienauftrags zum Ausbau Bahnhof Hardbrücke und der Bestimmung des Siegerprojekts «Change» wurde die Stadt von der SBB und vom ZVV über erste Erkenntnisse aus der Studie S-Bahn 2. Generation informiert. Für den Bahnhof Hardbrücke ergeben sich zahlreiche Ausbauvarianten, ohne und aufgrund der neuesten Erkenntnisse auch mit Neukonzeption der Gleis- und Perronanlagen. In der Folge wurde die Weiterbearbeitung des Siegerprojekts «Change» bis auf weiteres sistiert. Gleichzeitig wurden im Sommer 2011 die Gespräche mit dem Kanton, der SBB und dem BAV aufgenommen, um gemeinsam eine Lösung für den Bahnhof Hardbrücke zu erarbeiten.

Entwicklung Zürich-West

Bis Ende 2015 werden alle bewilligten Bauten in Zürich-West fertiggestellt sein. Die Anzahl Arbeitsplätze wird somit auf rund 30 000 (Stand 2005: ungefähr 19 200) und die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 7000 (Stand 2010: ungefähr 3000) ansteigen. Bei Vollausbau von Zürich-West werden 40 000 Arbeitsplätze und 8000 Einwohnerinnen und Einwohner erwartet. Mit dem Entscheid des Wettbewerbs zum Stadion Zürich ist terminlich ein weiteres bedeutsames Projekt in Zürich-West im Entstehen begriffen. Der Betrieb soll, sofern die Ausgaben für das Stadion in der Volksabstimmung bewilligt werden, für die Fussballsaison 2017/18 aufgenommen werden und wird nochmals zusätzliche Frequenzen für

den Bahnhof Hardbrücke bringen. Zusätzlich steht das Geroldareal als möglicher Standort für das Kongresszentrum zur Diskussion. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungen und seiner Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs hätte auch dieses Bauvorhaben nur schon hinsichtlich der Erschliessung des Areals einen wesentlichen Einfluss auf den Bahnhof Hardbrücke.

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. Mit der 4. Teilergänzung steigt die Beförderungskapazität der S-Bahn auf rund 55 000 bis 60 000 Personen pro Tag. Damit ist die Kapazitätsgrenze des zentralen Streckenabschnitts Stadelhofen–Hardbrücke aber erreicht und weitere Steigerungen würden nur mit einem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen möglich.

Kurzfristige Massnahmen

Mit der neuen Tramlinie 8 über die Hardbrücke soll auch der Bahnhof Hardbrücke auf die steigenden Umsteigerzahlen VBZ–SBB angepasst werden (STRB 1371/2012). Mit der neuen Umsteigestation «0+ Kubus» werden zwei zusätzliche Treppenabgänge von der Brückenebene auf das Mittelperron realisiert. Dadurch ergibt sich eine bessere Verteilung der Personen auf dem Mittelperron. Diese Verteilung wird mit der Verlängerung der Perrondächer auf der Ostseite zusätzlich unterstützt. Die SBB plant, mit dem Bau der Umsteigestation gleichzeitig den Mittelperron auf 55 cm zu erhöhen und nicht zwingend notwendige Möblierungselemente zu entfernen. Damit wird der Fahrgastwechsel beschleunigt, die zusammenhängende nutzbare Perronfläche vergrössert und die Sicherheit für die Reisenden auf dem beengten Mittelperron verbessert. Die Gelder für die Massnahmen der SBB wurden vom Bund bereits in Aussicht gestellt.

Langfristige Massnahmen

Wenn die erwähnten baulichen Massnahmen im Raum Stadelhofen realisiert sind, können bis 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 nach Altstetten. Damit alle Züge nach Oerlikon halten können, sind vier Perronkanten von bzw. nach Oerlikon notwendig. Für den Verkehr von bzw. nach Altstetten reichen auch weiterhin zwei Perronkanten aus.

Aufgrund dieser Erkenntnisse hat die SBB verschiedene Konzeptansätze für einen langfristigen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke erarbeitet.

Die Konzepte unterscheiden sich grundsätzlich in folgenden Punkten:

- Notwendigkeit einer Neukonzeption des Bahnhofs
- Beanspruchung des Zirkulationsgleises Nord für eine Verbreiterung des Mittelperrons
- Anzahl haltende Züge pro Stunde und Richtung

Ergänzend ist zu erwähnen, dass das Zirkulationsgleis Nord vier verschiedene Funktionen für den Personen- und Güterverkehr erfüllt:

- Zufahrt zu den Unterhaltsanlagen G der SBB
- Durchgehende Zirkulationsachse Nord Zürich HB–Herdern
- Formation und Zustellung Migros
- Formation und Zustellung Swissmill

Es ist aus heutiger Sicht noch nicht absehbar, ab wann diese Funktionen des Zirkulationsgleis Nord nicht mehr oder nur noch teilweise benötigt werden. Das Zirkulationsgleis Nord steht somit zumindest kurzfristig nicht für einen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke zur Verfügung. Längerfristig bzw. mit dem Zeithorizont 2030 bis 2035 für die S-Bahn 2. Generation

betrachtet, könnte das Zirkulationsgleis Nord zur Verfügung stehen. Dies bedingt jedoch vorgängige Abklärungen und Neuregelungen mit den aktuell nutzniessenden Parteien.

Für einen abschliessenden Konzeptentscheid müssen zudem erst noch die notwendigen Grundlagen ausgearbeitet werden.

Bezug zu Projekt «Change»

Das Projekt «Change» umfasst ein neues Bahnhofsgebäude mit einer grosszügig dimensionierten Eingangshalle, worin Informationsanzeigen, Verkaufsstellen und Shops untergebracht sind. Treppen, Rolltreppen und Lifte führen auf Ebene Hardbrücke und schliessen an zwei Plattformen an, die als eigentliche Verteilebenen zu den Perrons funktionieren und an denen sich gleichzeitig auch die Bus- und Tramhaltestellen der VBZ befinden. Der heutige Hauptzugang wird aufgehoben und die teilweise vorhandenen Raumflächen im Untergeschoss für eine Velostation umgenutzt.

Das Projekt wurde unter der Rahmenbedingung der SBB erarbeitet, die heutigen Gleis- und Perronanlagen zu belassen. Aber bereits im Studienauftrag wurde aufgezeigt, dass das Projekt auf eine Verbreiterung des Mittelperrons und eine gleichzeitige Aufhebung des Zirkulationsgleises Nord reagieren kann. Zur Kompatibilität von «Change» auf einen Konzeptansatz mit 32 Zügen pro Stunde und Richtung kann noch keine Aussage gemacht werden. Dies muss vertieft geprüft werden. Eine Zwischenlösung beim Bahnhof Hardbrücke steht nicht zur Diskussion. Gegenwärtig wird der langfristige Ausbau des Bahnhofs angestrebt.

Problemstellung und Erkenntnisse

Die Umsteigestation «0+ Kubus» wird im Zusammenhang mit der Tramverbindung Hardbrücke realisiert werden (STRB 1371/2012). Gemäss Einschätzung der SBB reicht die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Hardbrücke mit der Umsteigestation «0+ Kubus» aus, um die maximale Beförderungskapazität, die mit der 4. Teilergänzung ab 2018 erreicht wird, abzudecken. Die maximale Beförderungskapazität beträgt 22 Züge pro Stunde und Richtung bzw. 55 000 bis 60 000 Personen pro Tag. Die bauliche Entwicklung in Zürich-West trägt wesentlich dazu bei, dass die Nachfrage der Reisenden beim Bahnhof Hardbrücke weiter zunimmt und die besagte Kapazität des Bahnhofs übersteigen wird (vgl. «Entwicklung Zürich-West»). Je nach Entwicklungsgeschwindigkeit wird dieser Nachfrageüberhang zwischen 2020 und 2025 eintreten und bis zur vollständigen Realisierung der S-Bahn 2. Generation voraussichtlich ab 2035 anhalten.

Damit auf dem Streckenabschnitt Stadelhofen – Zürich ZH – Hardbrücke die volle Leistungssteigerung von 22 auf 32 Züge pro Stunde und Richtung erbracht werden kann, wird ein Ausbau im Raum Stadelhofen zwingend. Ohne diesen Ausbau ist eine Leistungssteigerung des Bahnhofs Hardbrücke nicht möglich. Der Ausbau Bahnhof Hardbrücke kann darum nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit dem Ausbau Bahnhof Stadelhofen betrachtet werden.

Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird in Zürich-West schon bald ein Nachfrageüberhang entstehen, der voraussichtlich erst mit der vollständigen Realisierung der S-Bahn 2. Generation gedeckt werden kann. Das langfristige ÖV-Konzept Zürich-West ist in der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 definiert. Unklar ist zum aktuellen Zeitpunkt, welche Lösungen zur Bewältigung des Nachfrageüberhangs möglich sind, bis dass die Leistungssteigerung der S-Bahn zwischen Stadelhofen und Hardbrücke umgesetzt ist

Welcher Konzeptansatz für den langfristigen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke letztlich der richtige ist, muss noch entschieden werden, und die hierfür notwendigen Entscheidungsgrundlagen sind in Erarbeitung oder werden demnächst gestartet.

Weiteres Vorgehen

Bund, Kanton und Stadt arbeiten seit mehr als einem Jahr betreffend Thematik Bahnhof Hardbrücke zusammen. Es herrscht grundsätzlich Einigkeit darüber, dass beim Bahnhof Hardbrücke zwingender Handlungsbedarf besteht und eine Lösung für dieses Problem gemeinsam erarbeitet werden muss. Unter der Federführung des Tiefbauamts werden Stadt und Kanton Zürich in einem ersten Schritt die notwendigen Grundlagen zusammen mit den SBB und dem BAV erarbeiten, um einen Konzeptentscheid fällen zu können. Dies beinhaltet im Wesentlichen die Entwicklung integraler ÖV-Gesamtkonzepte für die unterschiedlichen Konzeptansätze eines langfristigen Ausbaus des Bahnhofs Hardbrücke unter Berücksichtigung der prognostizierten Nachfrage infolge der Gebietsentwicklung Zürich-West. Mit den Verkehrskonzepten werden die vorhandenen und benötigten Kapazitäten der unterschiedlichen Verkehrsträger aufgezeigt, Defizite ermittelt und zusätzliche Massnahmen mit Darlegung der Kosten abgeleitet. Zudem muss geprüft werden, mit welchen Massnahmen der Nachfrageüberhang vor Inbetriebnahme der S-Bahn 2. Generation gesteuert oder durch andere Verkehrsträger übernommen werden kann. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis Mitte 2014 dauern.

Es ist ausserdem geplant, die aktuelle Situation des Bahnhofs Hardbrücke und das weitere Vorgehen an einer gemeinsamen Sitzung zwischen der Konzernleitung der SBB und dem Stadtrat von Zürich zu besprechen.

Die Zusammenhänge sind sehr komplex und die Planungen zeit- sowie ressourcenintensiv, um beim Bahnhof Hardbrücke langfristig die bestmögliche Lösung mit dem höchsten Kundennutzen zu erlangen. Deshalb wurde unter der Federführung der Stadt Zürich zusammen mit dem ZVV und den SBB bereits mit der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen gestartet. Die grundsätzlichen Forderungen der Motionärinnen und Motionäre werden mit diesen laufenden Arbeiten somit bereits erfüllt.

Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti