

# **Bahnhof Hardbrücke – Grundlage der Stadtentwicklung in Zürich West**

**oder**

**Wie aus einer Bahnstation an einer Stadtautobahn eine  
multimodale Drehscheibe im Zentrum wurde**

Markus Knauss, Co-Geschäftsführer VCS Zürich und Gemeinderat Grüne

[www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)

**Für Mensch  
und Umwelt**



# Lage im Stadtraum



# Lage im Stadtraum



3

# Lage im Stadtraum



4

# Lage im Stadtraum



5

# Zürich West: Vom Industriequartier ...



## ... über eine Bürowüste ...

- Bis in die 90er Jahre, reine Industrie- und Gewerbezone (Maag-Zahnräder, Toni-Molkerei, Sulzer Escher-Wyss und viele mehr)
- 1992 BZO Koch sah schrittweise Öffnung der Industrieareale vor
- BZO Hofmann 1995: 7-geschossige Zentrumszone forciert Öffnung für Dienstleistungsbetriebe
- Seit 1995 Rückzugsgefechte der Stadt um Monokultur zu reduzieren
- 1999: kooperative Planung Zürich West, sichert institutionellen Einfluss der Investoren in städtische Planung, macht aber auch durchmischtes Quartier denkbar
- Rasante Gebietsentwicklung und beinahe gleichzeitige Planung der nötigen verkehrliche Infrastrukturen

7

# ... zum durchmischten Quartier



8

# Das Quartier Zürich West



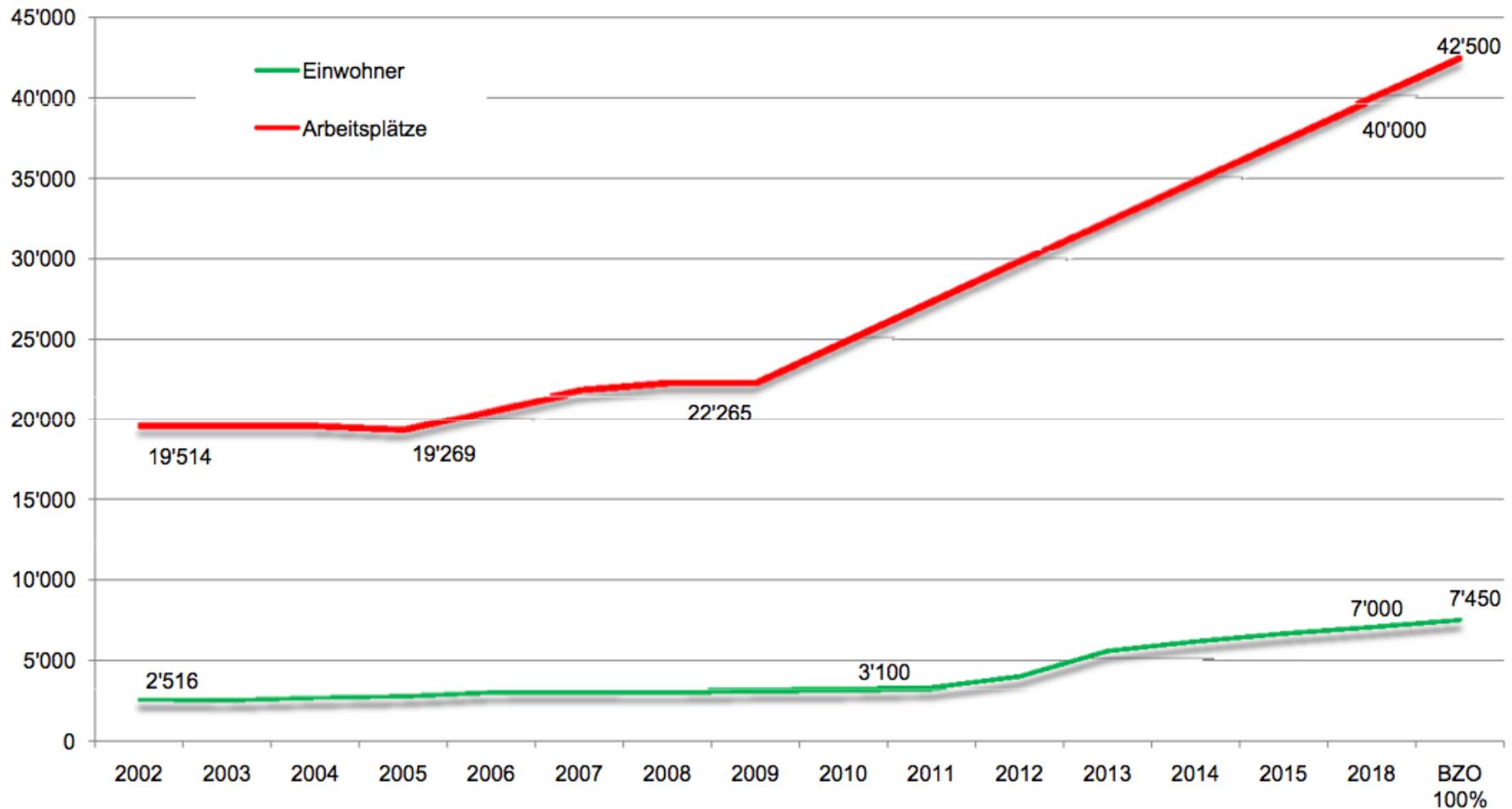
9

[www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)

Für Mensch  
und Umwelt



# Zürich-West: Entwicklung Einwohner / Arbeitsplätze



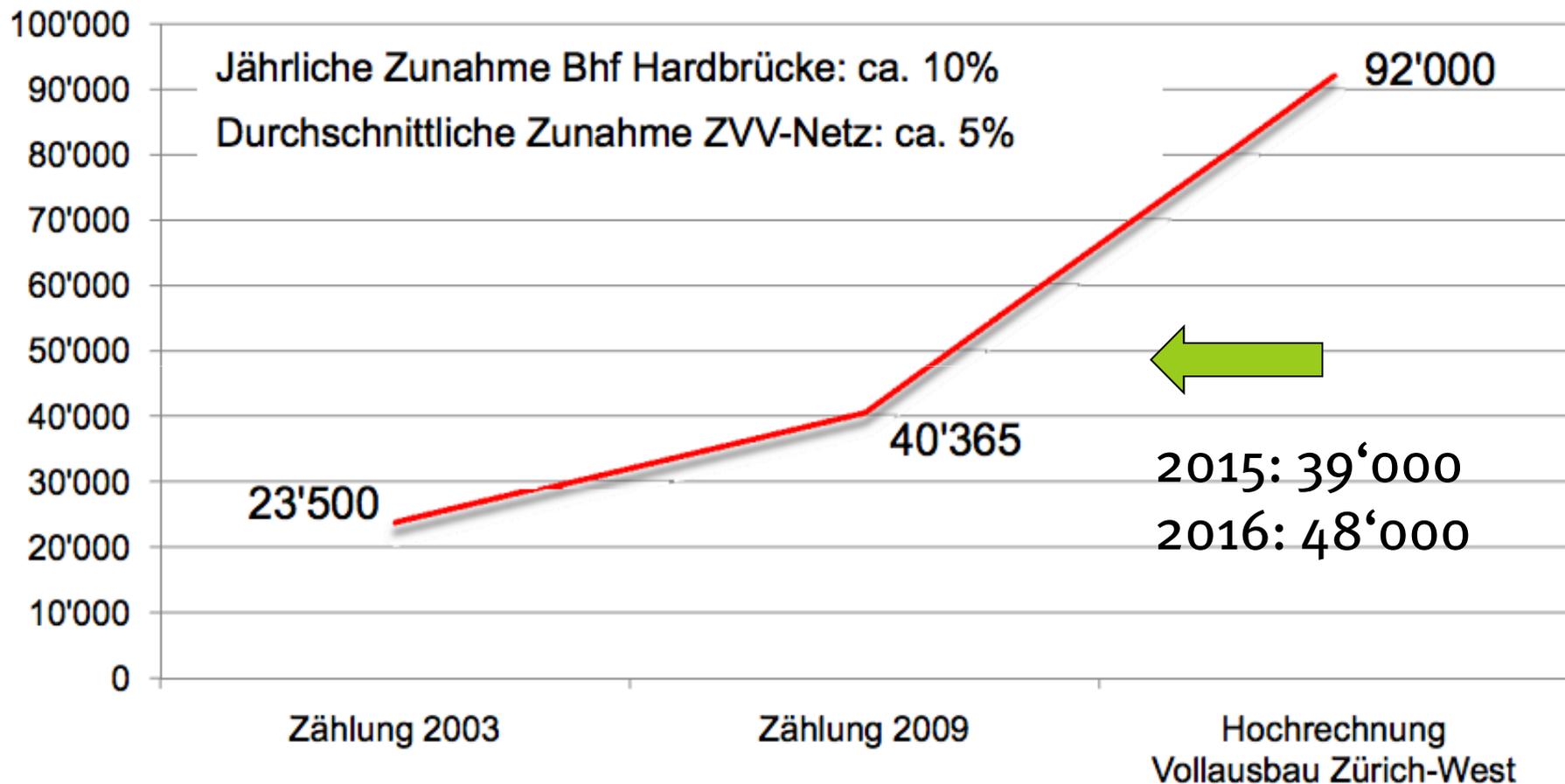
# Die Hardbrücke und ihr Bahnhof



11

# Bahnhof Hardbrücke

## Entwicklung der Personenfrequenzen



# Bahnhof Hardbrücke

- 1972: Fertigstellung der Hardbrücke für Autos und Buslinien, saniert 2009 – 2011, Länge 1350 m
- 1982: Station Hardbrücke I (Käferberglinie), Kosten 6.8 Mio (Kanton 2.3 Mio, Stadt 4.5 Mio)
- 1990: Station Hardbrücke II (Linie Altstetten), Kosten 20.2 Mio (Kanton 10.5 Mio, Stadt 9.7 Mio)
- 2006: Aufwertungsmassnahmen, Kosten 4,3/5.1 Mio Stadt (Leuchtpanels, Verbreiterung Rampe und Vorplatz, Veloabstellplätze)
- 2011: Personenunterführung West Kosten 7 Mio Stadt Zürich
- 2017 Tram Hardbrücke und Anpassung Bahnhof Hardbrücke (zusätzliche Plattformen und Abgänge; Gesamtkosten 101 Mio Franken, davon Anteil Stadt 14 Mio Franken)

13

# Bahnhof Hardbrücke



- Schmales Mittelperron (total 6.50 m) mit vielen Engstellen bei Treppen, Liften und Stützen
- Wartebereiche überfüllt, Mitbenützung der Sicherheitszone, Hindernisfreie Zone gem. AB-EBV nicht eingehalten
- Personenpulks führen zu Blockaden und verhindern ein reibungsloses Ein- und Aussteigen lassen

14

# Bahnhof Hardbrücke: Anpassungen 2017



15

# Bahnhof Hardbrücke: Anpassungen 2017



16

# Bahnhof Hardbrücke: Grundproblem bleibt



17

# Der städtische öffentliche Verkehr

- 2 Buslinien auf der Hardbrücke
- 2011: Tram Zürich West und Umbau Pfingstweidstrasse (Gesamtkosten 299 Mio, Anteil Stadt Zürich 59 Mio)
- Ab 2015 dritte Buslinie zur Behebung von Kapazitätsengpässen und Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten
- 2017 Tram Hardbrücke und Anpassung Bahnhof Hardbrücke (zusätzliche Plattformen und Abgänge; Gesamtkosten 101 Mio Franken, davon Anteil Stadt 14 Mio Franken)
- 2032 Tram Rosengarten (Gesamtkosten 1070 Millionen Franken)

18

# Der städtische öffentliche Verkehr



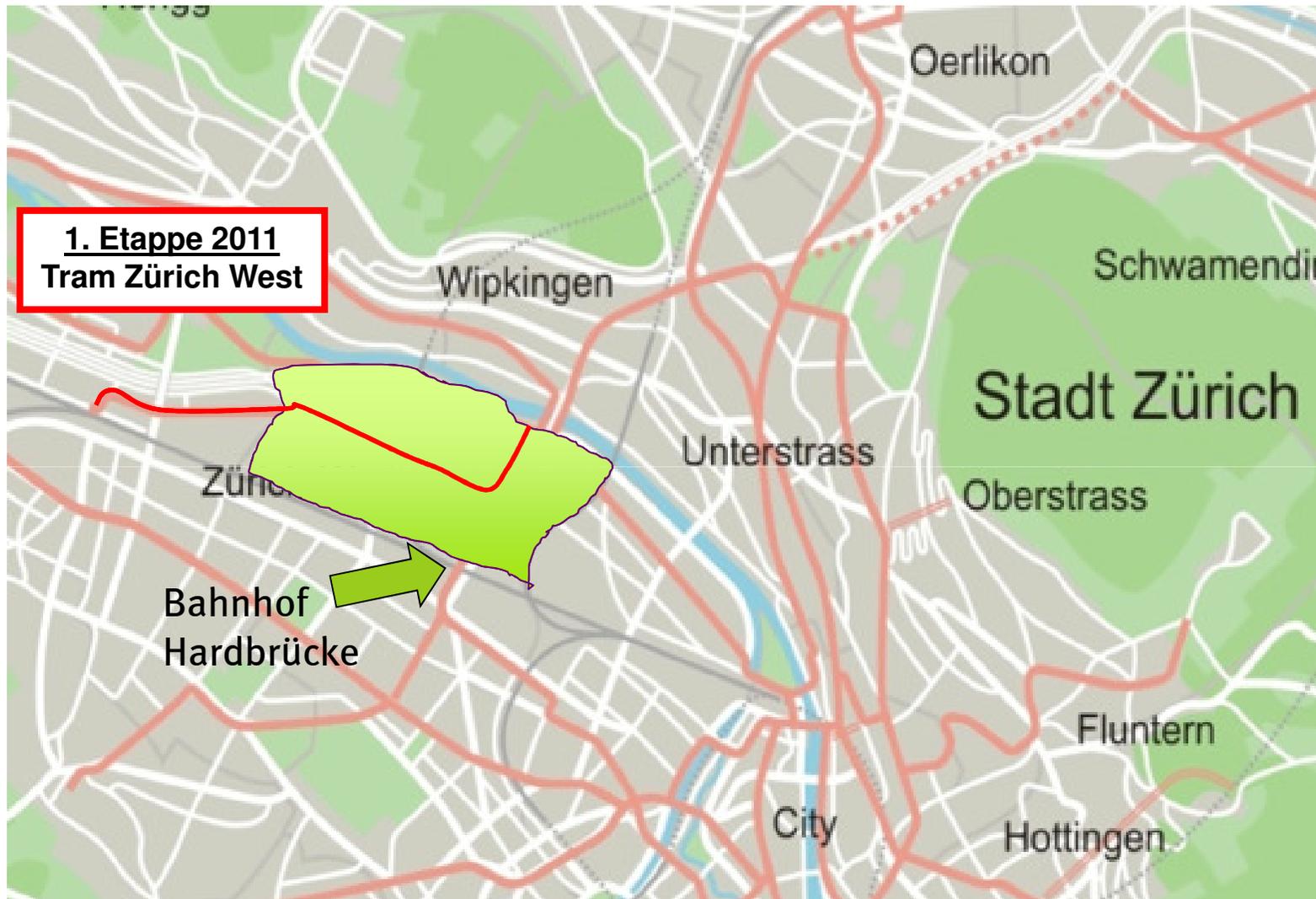
19

# Zentrum um Hauptbahnhof überlastet



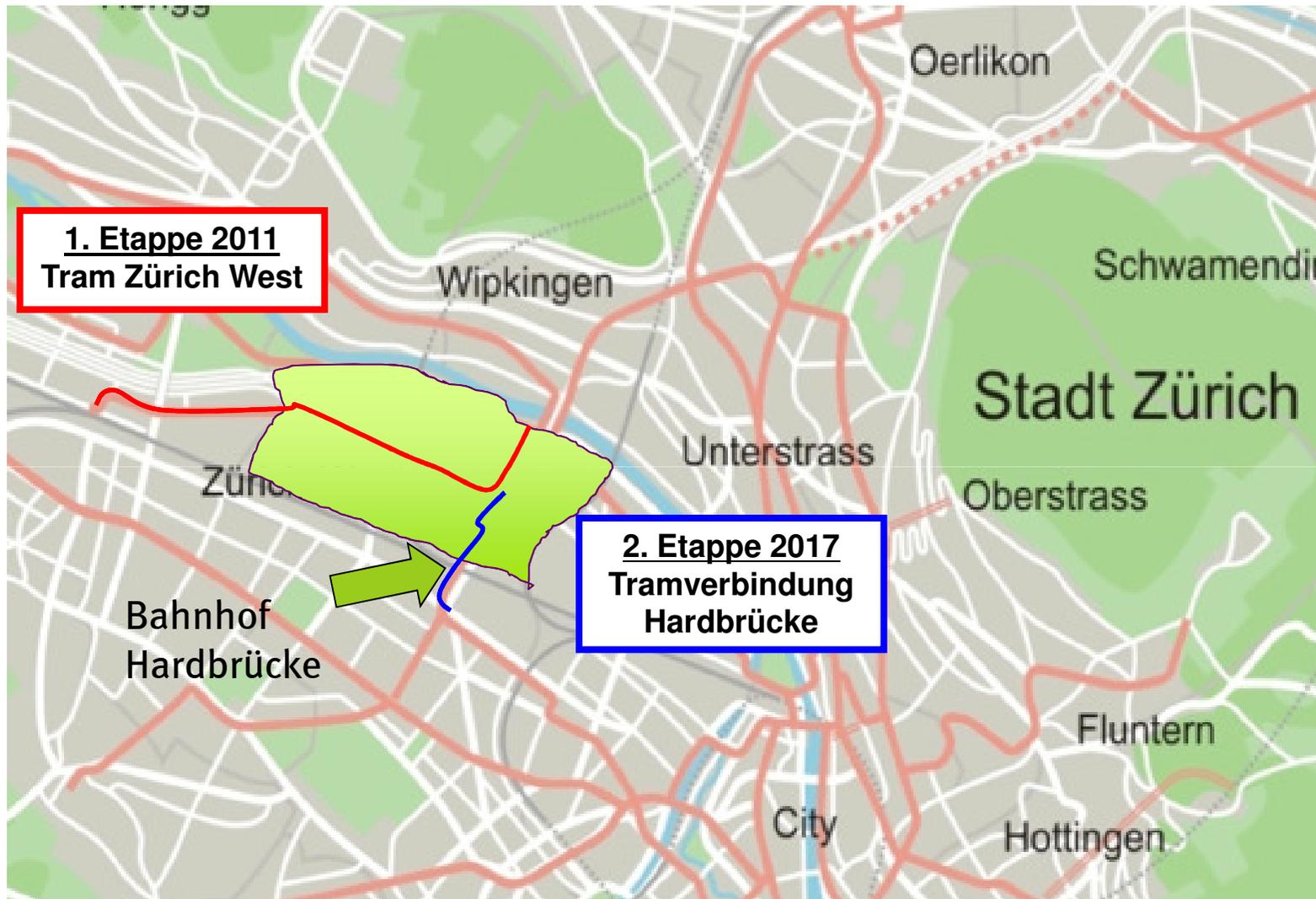
20

# Von der Quartiererschliessung ...



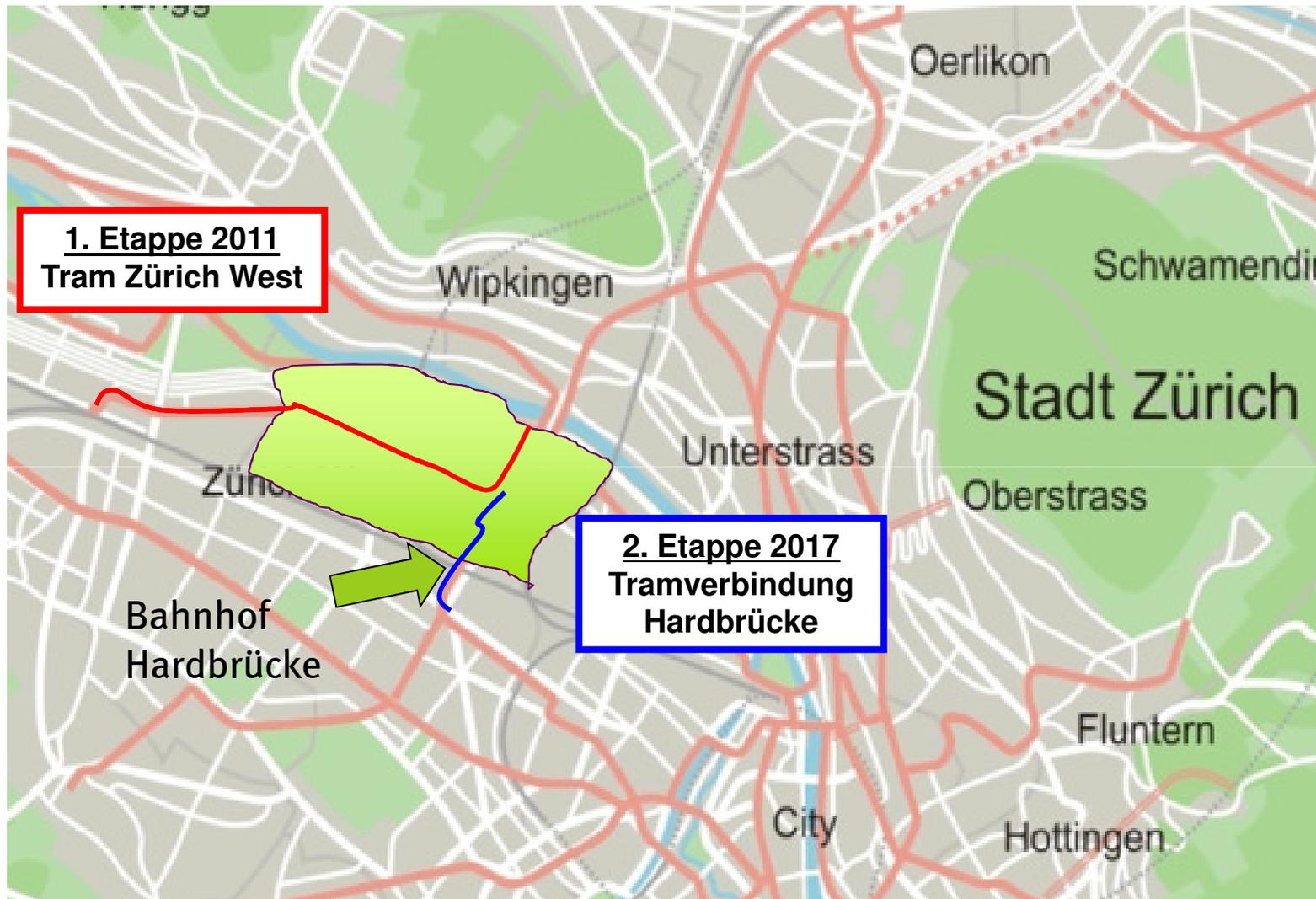
21

# ... zu den Tangenten



22

# ... zu den Tangenten



23

# ... zu den Tangenten

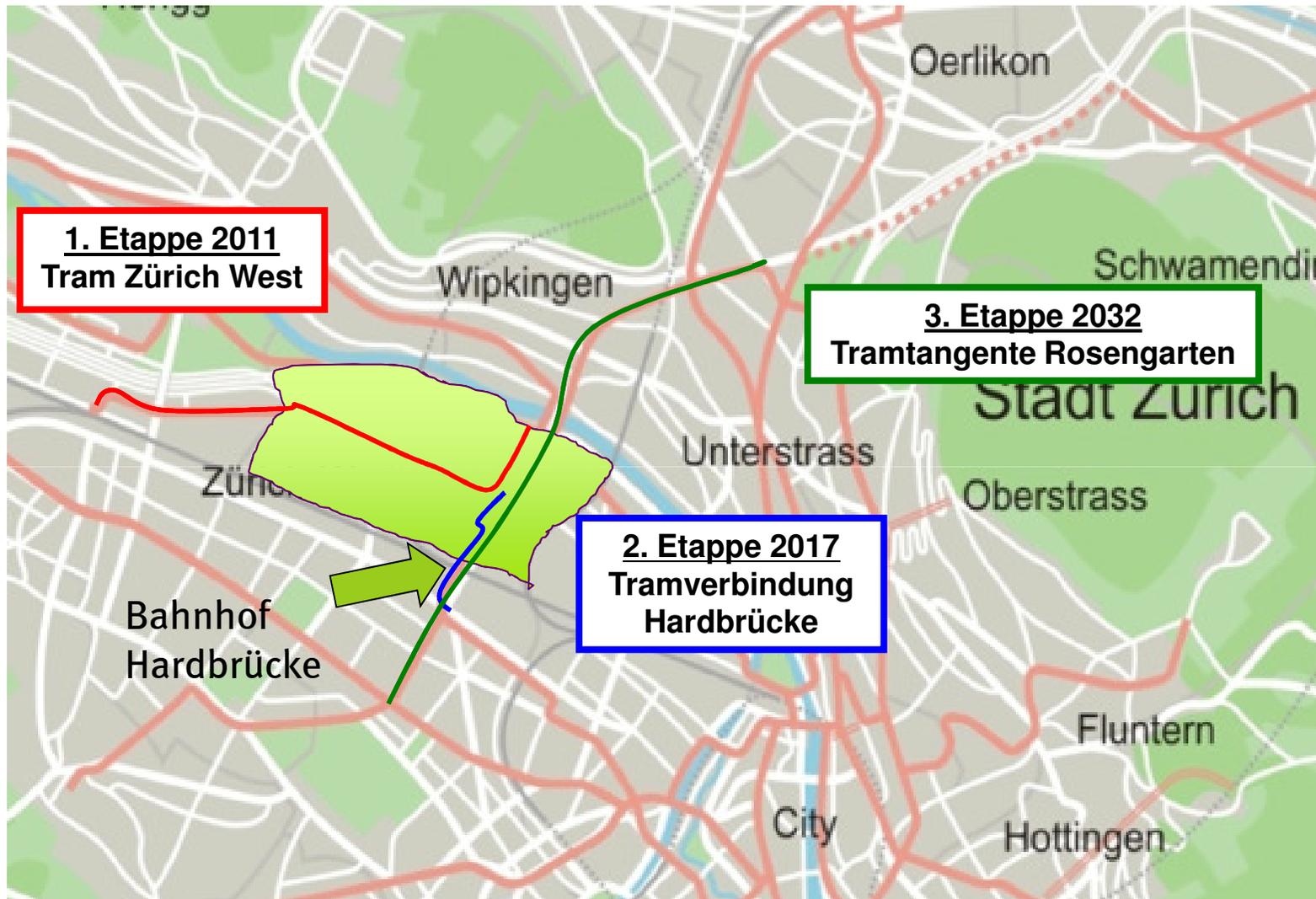


[www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)

Für Mensch  
und Umwelt

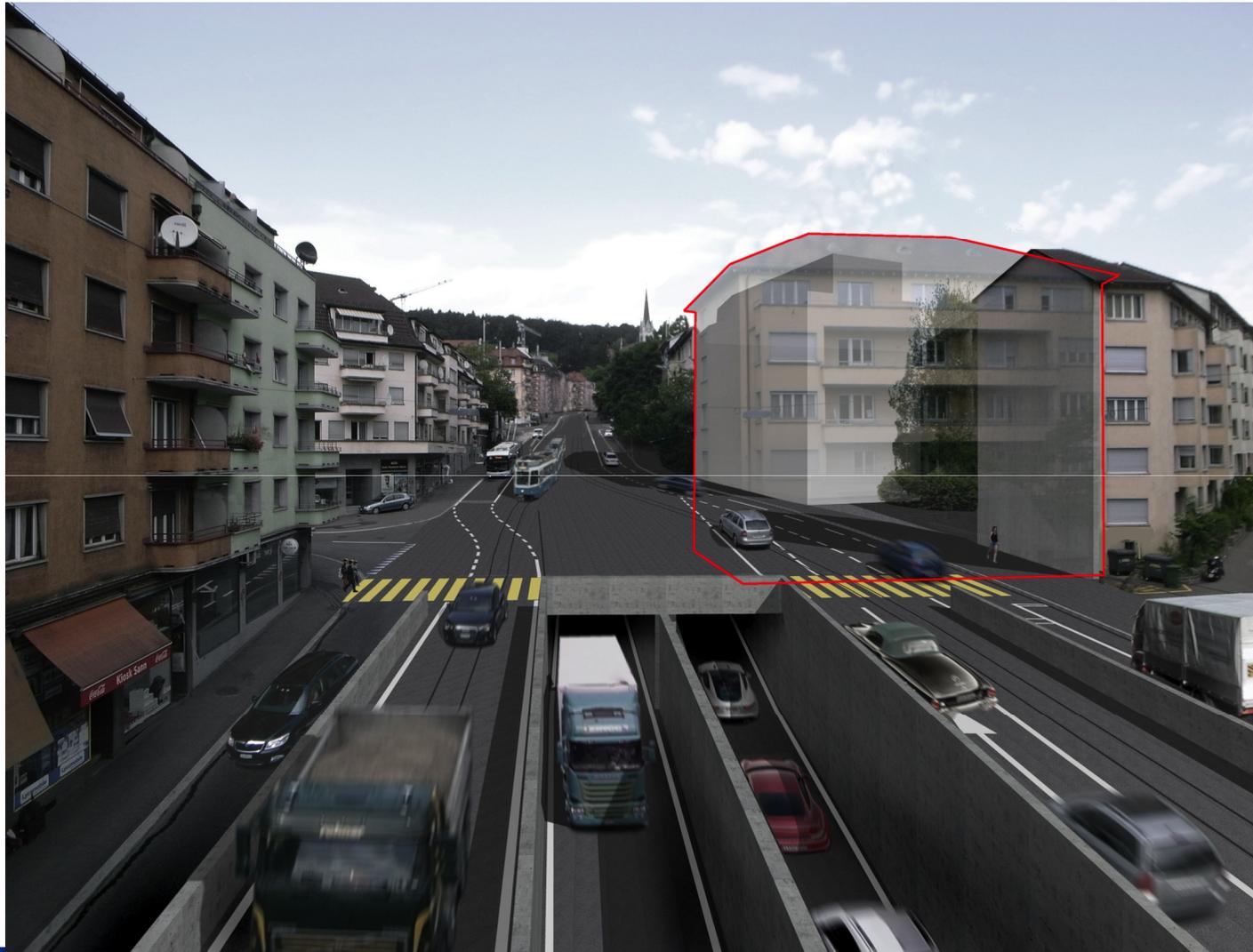


# ... zu den Tangenten



25

# Powerplay Rosengartentunnel



26

# Hardbrücke: Fuss- und Veloverkehr

- Hardbrücke als wichtige Fuss- und Veloverbindung zwischen den Kreisen 4 und 5
- Beidseitig kombinierter Fuss- und Veloweg mit 4 m Breite
- Veloweg Hardbrücke nicht möglich
- Problemstelle Bahnhof Hardbrücke
- Mehr Veloabstellplätze nötig

27

# Fuss- und Veloverkehr: Rampen



28

# Fuss- und Veloverkehr: zu wenig Abstellplätze



29

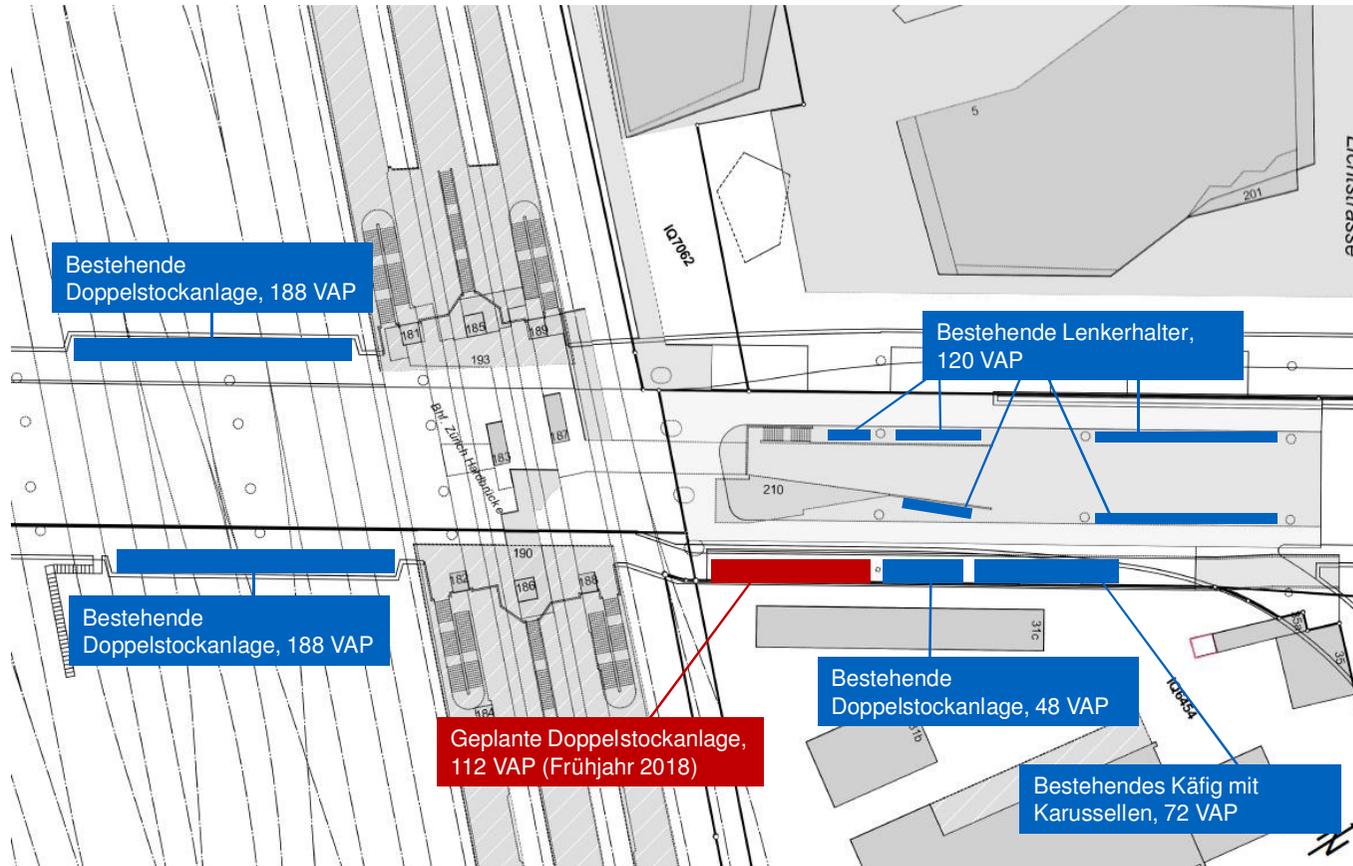
# Fuss- und Veloverkehr: Zeitliche Einschränkung



30

# Fuss- und Veloverkehr

## Übersicht Veloabstellplätze Bahnhof Hardbrücke



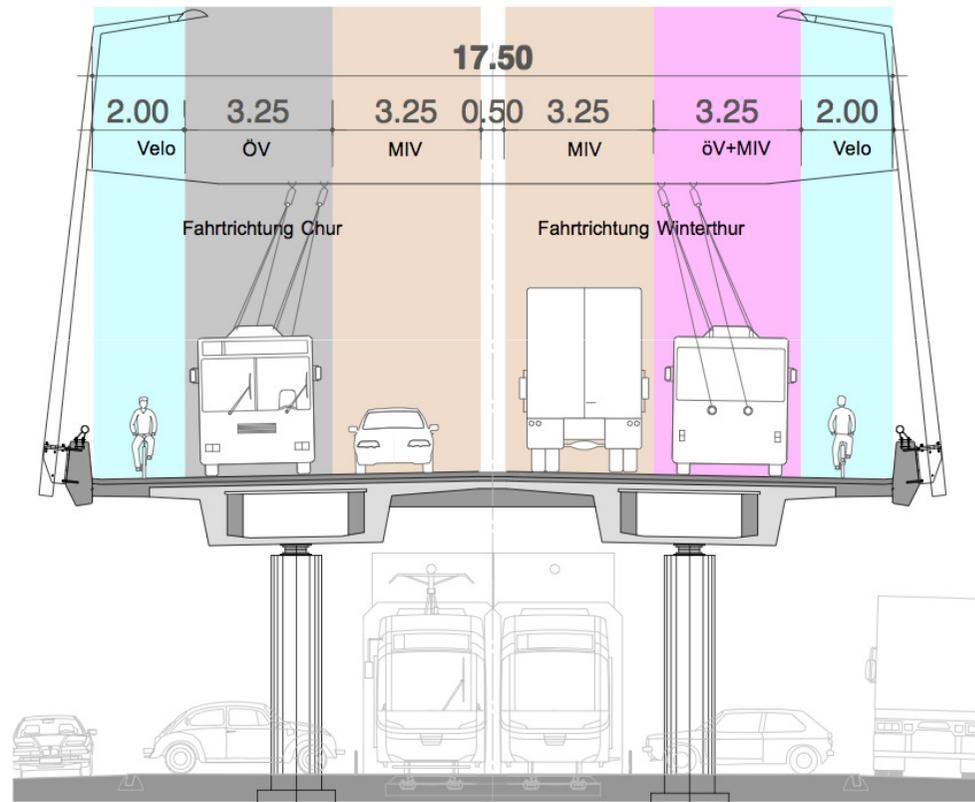
13.12.17 / tazfr

31

# Durchgehender Veloweg Hardbrücke

## Variante 2

- Velo in Seitenlage
- beidseitig
- ÖV / MIV gemischt



# Fuss- und Veloverkehr: Lichtinsel



33

# Fuss- und Veloverkehr: Lichtinsel



34

# Schluss

- Bahnhof Hardbrücke Voraussetzung für Stadtentwicklung in Zürich West
- Gute Anbindung mit städtischem öffentlichem Verkehr
- Nur immer Optimierung entlang von dringenden Bedürfnissen – es fehlt umfassende Planung
- Der politische Wille für realisierbare Massnahmen ist vorhanden
- Veloplanung bleibt ungenügend
- Der Bahnhof selber ist und bleibt zu klein dimensioniert
- Nächster Ausbauschritt wird sehr teuer; SBB ist im Lead; Kanton Zürich ist sehr zögerlich

35

# Das Quartier Zürich West

- Gebietsfläche: 1'450'000m<sup>2</sup>
- Wohnfläche: 468'000m<sup>2</sup>
- Bürofläche: 1'310'000m<sup>2</sup>
- Verkaufsfläche: 311'000m<sup>2</sup>
- Produktionsfläche: 328'000m<sup>2</sup>
- Lagerfläche: 1'043'000m<sup>2</sup>
- Parkierungsfläche: 494'000m<sup>2</sup>

36