



Stadt Zürich  
Tiefbauamt



# Testplanung Masterplan HB / Central

Schlussbericht

Tiefbauamt Stadt Zürich  
Zürich, November 2022

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 Anlass	6
1.2 Aufgabenstellung	6
1.3 Perimeter und Teilbereiche	8
1.4 Verfahren	9
1.5 Beteiligte	10
<b>2 Stufe 1: Erkenntnisse</b>	<b>12</b>
2.1 Team Studio Vulkan	12
2.2 Team Van de Wetering	13
2.3 Team Pool	13
2.4 Team Metron	14
2.5 Allgemeine Erkenntnisse	15
<b>3 Echogruppe 1</b>	<b>16</b>
3.1 Ablauf	16
3.2 Ergebnisse	16
<b>4 Entscheide für Stufe 2</b>	<b>18</b>
4.1 Team-Auswahl für Stufe 2	18
4.2 Schlüsselfragen für die Bearbeitung der Stufe 2	19
<b>5 Stufe 2: Würdigung der Teambeiträge</b>	<b>21</b>
5.1 Team Studio Vulkan	21
5.2 Team Van de Wetering	26
5.3 Gemeinsamkeiten der Beiträge	31
5.4 Unterschiede der Beiträge	32
<b>6 Echogruppe 2</b>	<b>34</b>
6.1 Einleitung	34
6.2 Ablauf	34
6.3 Ergebnisse	34
<b>7 Schlussfolgerungen</b>	<b>37</b>
7.1 Allgemeines	37
7.2 Städtebau, Stadtraum und Freiraum	37
7.3 Sozialraum	38
7.4 Stadtklima	39
7.5 Fussverkehr	39
7.6 Veloverkehr	40
7.7 Öffentlicher Verkehr	40
7.8 Motorisierter Individualverkehr	42
7.9 Umsetzung	43
<b>Genehmigung</b>	<b>44</b>
<b>Anhang</b>	<b>45</b>

### Impressum

Veranstalterin	Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Tiefbauamt (TAZ) Postfach 8021 Zürich
Projektleitung	Alexander Horber (TAZ)
Beurteilungsgremium	Rupert Wimmer (TAZ, Vorsitz) Martin Schneider (AfS) Julie Stempfel (DAV) Thomas Hablützel (VBZ) Andrea Leuenberger (SOD) Ingo Golz (GSZ) Arnd König (Amt für Mobilität) Martin Buck (Experte Verkehr) Lisa Ehrensperger (Expertin Städtebau) Andreas Rubin (Experte Stadtklima) Oliver Schulze (Experte Stadtraum) Christina Schumacher (Expertin Sozialraum) Ueli Weber (Experte Verkehr)
Projektteam	Michael Brack (DAV) Urs Brändle (VBZ) Andrea Fahrländer (GSZ) Sandra Glättli / Beat von Felten (UGZ) Roland Frei (Amt für Mobilität) Lukas Knörr (ARE) Sabina Mächler (TAZ Kommunikation) Phillip Mader (SBB) Deborah Mathis (SOD) Michael Neumeister (TAZ) Andrea Schumacher (DAV) Andreas Steiger (SBB) Anouk Trautmann / Cyrill Achermann (AFS) Daniela Wendland (STEZ)
Verfahrensbegleitung	Felix Manz (ProjektBeweger GmbH) Delia Landtwing und Lukas Köchli (ProjektBeweger GmbH)
Genehmigung	Genehmigt vom Aufsichtsausschuss am 26.09.2022
Titelbild	© TAZ, Fotograf: Peter Baracchi

# Vorwort

## **Komplexer öffentlicher Raum**

Der Raum um den Hauptbahnhof (HB) bis und mit Central ist ein bedeutender städtischer Raum und zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Stadt Zürich. Der wahrscheinlich zentralste Ort der Schweiz wird heute von mehreren hunderttausend Personen täglich genutzt, sei es als Bahnpassagier\*innen, als Kunden\*innen der umliegenden sowie im ShopVille ansässigen Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Restaurants und Institutionen, als Umsteiger\*innen im städtischen öffentlichen Verkehr, als Verbindungsraum zwischen den Quartieren oder als Aufenthaltsort für verschiedene Bevölkerungsgruppen. Er ist ein international bedeutender Stadtraum, Eingang in die Innenstadt sowie Visitenkarte von Zürich.

Eine politische Motion des Gemeinderats forderte den Stadtrat auf, eine strategische Planung zu erarbeiten, auf dessen Grundlage die Stadtraum- und Verkehrsprojekte im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse besser auf die zukünftigen Anforderungen abgestimmt werden können. Unter der Federführung des Tiefbauamts und in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, der Dienstabteilung Verkehr, den Sozialen Diensten sowie unter Einbezug weiterer Dienstabteilungen, soll ein Zukunftsbild entwickelt werden, das als Grundlage für die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung und die weiteren Planungen dienen soll.

## **Herausforderungen**

Der Stadtraum wird heute stark durch seine verkehrliche Funktion geprägt, die die Gestaltungsmöglichkeiten einschränkt. Er wird den künftigen Anforderungen aus städtebaulicher, stadträumlicher, sozialer, ökologischer und stadtklimatischer Sicht in seiner heutigen Gestaltung nicht gerecht. Aber auch die wachsende Verkehrsnachfrage erfordert eine Erhöhung der Gesamtkapazitäten des Verkehrssystems, um die künftigen Verkehrsströme bewältigen zu können.

In der Testplanung wurden deshalb unterschiedliche städtebaulich-stadträumlich-verkehrliche Bilder für den Raum HB / Central entwickelt. So können Möglichkeiten für eine zukünftige Entwicklung, Lösungsansätze und Lösungsstrategien untersucht und verglichen werden. Die breite Diskussion mit allen Beteiligten ermöglicht einen Abwägungsprozess, in dem Lösungsansätze im Dialog entwickelt werden können.

## **Ergebnis der Testplanung**

Die Ergebnisse der Testplanung sind planerische Entwürfe und strategische Ansätze, Erkenntnisse aus dem Dialog und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen. Diese dienen als Grundlage für die nachfolgende Synthesephase, in der ein städtebaulich-stadträumlich-verkehrliches Zukunftsbild, der «Masterplan HB / Central», entwickelt wird.

Die Analyse und die Beiträge der vier Teams haben den grossen Handlungsbedarf und gleichzeitig das ausserordentliche Potential aufgezeigt, wie dieser Stadtraum zu qualitativem Begegnungs-, Aufenthalts- sowie Ankunfts- und Durchgangsraum weiterentwickelt werden kann, ohne seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe zu verlieren.

Zum Abschluss der Testplanung ist noch kein abschliessendes Zukunftsbild definiert worden. Vielmehr werden wichtige Erkenntnisse dokumentiert, Stossrichtungen aufgezeigt und die in der nun folgenden Phase zu prüfenden Aspekte benannt. So wird ein solider Grundstein für die Erarbeitung des Masterplans und damit für die Weiterentwicklung des Raumes HB / Central gelegt.

### **Einordnung der Ergebnisse**

Im Rahmen der Testplanung konnten die verschiedenen Wechselwirkungen, die Komplexität und die Zusammenhänge aus Sicht von unterschiedlichen Fachthemen beleuchtet werden. Es wurde klar, dass der Raum nur interdisziplinär und gemeinsam mit allen Beteiligten bearbeitet werden kann.

Die in diesem Bericht formulierten Schlussfolgerungen sind nicht als abschliessend zu betrachten. Die Testplanung hat aber gezeigt, dass die Dominanz, das Aufkommen und die Flächenbeanspruchung des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden muss, um Handlungsspielräume für die dringend angezeigte Weiterentwicklung des Stadtraums sowie die notwendige Kapazitätserhöhung des Gesamtverkehrssystems zu gewinnen. Ausgehend von diesem Gesamtbild müssen die verschiedenen Teilkonzepte und Teilräume präzisiert werden. Zudem müssen die Abhängigkeiten und Entwicklungsschritte vertieft und definiert werden. Vor allem die verkehrlichen Aspekte und Wechselwirkungen müssen stufengerecht vertieft und eine plausible Etappierung in der Synthesephase aufgezeigt werden.

Das in der Synthesephase zu erarbeitende Zukunftsbild muss so flexibel sein, dass es künftige Veränderungen aufnehmen kann. Es muss aber auch eine starke Vision aufzeigen, die gut vermittelt werden kann und im weiteren Planungsverlauf ihre Überzeugungskraft bewahrt. Die Testplanung hat hierfür gute Grundlagen geliefert.

### **Dank**

Ein grosser Dank gilt allen Mitwirkenden für ihre Arbeit. Die Testplanung hat wertvolle Erkenntnisse generiert und eine wichtige Diskussion über einen bedeutenden Stadtraum und Verkehrsknotenpunkt angestossen. Auch wenn noch viele Fragen zu klären sind, konnten bereits massgebliche Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des Stadtraumes und Verkehrssystems definiert werden.

Ein besonderer Dank gilt den Teams, die der komplexen Aufgabe mit unterschiedlichen und sehr ambitionierten Lösungsansätzen begegnet sind und dabei eine vorbildliche interdisziplinäre Zusammenarbeit vorgelebt haben.

**Rupert Wimmer, Leiter Verkehr und Stadtraum,  
Tiefbauamt der Stadt Zürich**

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass

Mit der Motion GR Nr. 2014/308 forderte der Gemeinderat den Stadtrat auf, Vorgaben für eine strategische Planung zu definieren, mit denen die Stadtraum- und Verkehrsprojekte im Raum Central, Bahnhofbrücke, Bahnhofquai und Museumstrasse besser auf die zukünftigen Anforderungen abgestimmt werden können. Als Antwort auf diese Motion zeigte der Stadtrat mit der Weisung GR Nr. 2017/136 die mittel- und langfristige Entwicklung aller Verkehrsmittel und die entsprechenden Vorhaben rund um den HB auf. In der Motionsantwort wurden die bisher durchgeführten Studien zu den Themen Verkehr und Stadtraum aufgeführt und aufgezeigt, welche der darin entwickelten Ansätze weiterverfolgt und welche verworfen wurden. Die Motion ist nach wie vor offen, da dem Gemeinderat die Planungen im Bereich HB / Central nach wie vor zu wenig koordiniert und zukunftsgerichtet erscheinen.

Mit Beschluss GR Nr. 2020/77 hat der Gemeinderat den Stadtrat zudem beauftragt, einen umfassenden Bericht über die möglichen und gewünschten Nutzungsvarianten auf dem Papierwerd-Areal zu erarbeiten. Der Kern des Prozesses bildet das Dialogverfahren «Forum Papierwerd», das von April bis November 2022 durchgeführt wird. Anschliessend entscheidet der Stadtrat über die Zukunft des Areals und das weitere Vorgehen. Erkenntnisse aus der Testplanung HB / Central fliessen in den Strategieprozess ein.

Das Ergebnis des Strategieprozesses wird zusammen mit den Ergebnissen der Testplanung in den «Masterplan HB / Central 2050» integriert.

## 1.2 Aufgabenstellung

Mit dem «Masterplan HB / Central 2050» soll ein Zukunftsbild entwickelt werden, das behördenanweisende Grundlage für die städtebauliche, stadträumliche, sozialräumliche, verkehrliche und stadtklimatische Weiterentwicklung von Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Museumstrasse, Bahnhofbrücke und Central ist.

Aus städtebaulicher und stadträumlicher Sicht geht es um die Frage, welche Strassenräume um den Hauptbahnhof als öffentliche Räume für Aufenthalt und Begegnung ausgestaltet und zurückgewonnen werden können und welche gebaute Situation (Gebäudestruktur, vorhandene Nutzungen) die besten Voraussetzungen dafür bietet. Im Zentrum stehen die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Nutzengruppen wie Pendler\*innen, Beschäftigte, Besuchende der Innenstadt und viele mehr. Die Qualitäten der unterschiedlichen Orte geprägt durch beispielsweise den Flussraum, Institutionen, Bahnhofstrasse oder ÖV-Knoten sollen wahrnehmbar gemacht werden, sodass sie ihrer Ankunfts- und Verteilerfunktion gerecht werden.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Anliegen haben auf die vorhandenen Spielräume und Gestaltungsmöglichkeiten wesentlichen Einfluss. So steht die Frage im

Raum, ob durch eine Neuordnung der Tram- und Bushaltestellen im Umfeld des Bahnhofs der ÖV-Betrieb optimiert und die Qualität für die Fahrgäste verbessert werden kann und gleichzeitig für den Fussverkehr mehr Raum geschaffen werden kann, im Sinne von Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten. Gleichzeitig wird im VBZ-Netz zukünftig mehr Transportkapazität benötigt, was mehr Kurse zur Folge hat. Die Achsen rund um Hauptbahnhof / Central sind kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen, deren Funktion gemäss Richtplanung erhalten werden muss. Eine Reduktion der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr ist nur dann möglich, wenn deren Machbarkeit dank Verkehrsmanagement und/oder Verlagerung auf andere Verkehrsachsen oder Verlagerung auf andere Verkehrsmittel plausibel und nachvollziehbar aufgezeigt wird.

Es besteht ein Spannungsfeld zwischen den städtebaulichen, stadträumlichen, sozialräumlichen und stadtklimatischen Anliegen und den bestehenden und zukünftig erforderlichen Verkehrsanlagen, die den Raum um den HB massgeblich bestimmen und die Gestaltungsmöglichkeiten letztendlich auch einschränken. Können die städtebaulich-stadträumlichen Anforderungen mit den verkehrlich-funktionalen Bedürfnissen nicht in Einklang gebracht werden, muss eine Priorisierung erfolgen.

**Daher sind im Rahmen der Testplanung gewisse Abwägungen erforderlich, sodass mit dem «Masterplan HB / Central 2050» ein breit abgestütztes städtebauliches,-stadträumliches,-sozialräumliches-verkehrliches und-stadtklimatisches Zukunftsbild festgelegt werden kann. Der Masterplan soll eine Entwicklungsvorstellung bis 2050 aufzeigen und Aussagen zu Umsetzungsmassnahmen und den angestrebten Etappierungsschritten machen.**

### 1.3 Perimeter und Teilbereiche

Der vorgesehene Perimeter des «Masterplans HB / Central 2050» ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Innerhalb des Bearbeitungsperimeters werden folgende Bereiche unterschieden:

- 1 Bahnhofplatz
- 2 Bahnhofquai / Walchebrücke / Walcheplatz
- 3 Bahnhofbrücke / Central / Neumühlequai / Limmatquai
- 4 Museumstrasse / Zollbrücke / Sihlquai
- 5 Bahnhofquai Süd (Papierwerd-Areal / Mühlesteg)
- 6 Gessnerbrücke / Gessnerallee / Postbrücke / Kasernenstrasse / Schützensteig / Löwenstrasse

Der Bearbeitungsperimeter ist mit diesen sechs Bereichen vorgegeben, wobei in der Stufe 2 die Teilräume 2 und 5 zusammengefasst betrachtet wurden.

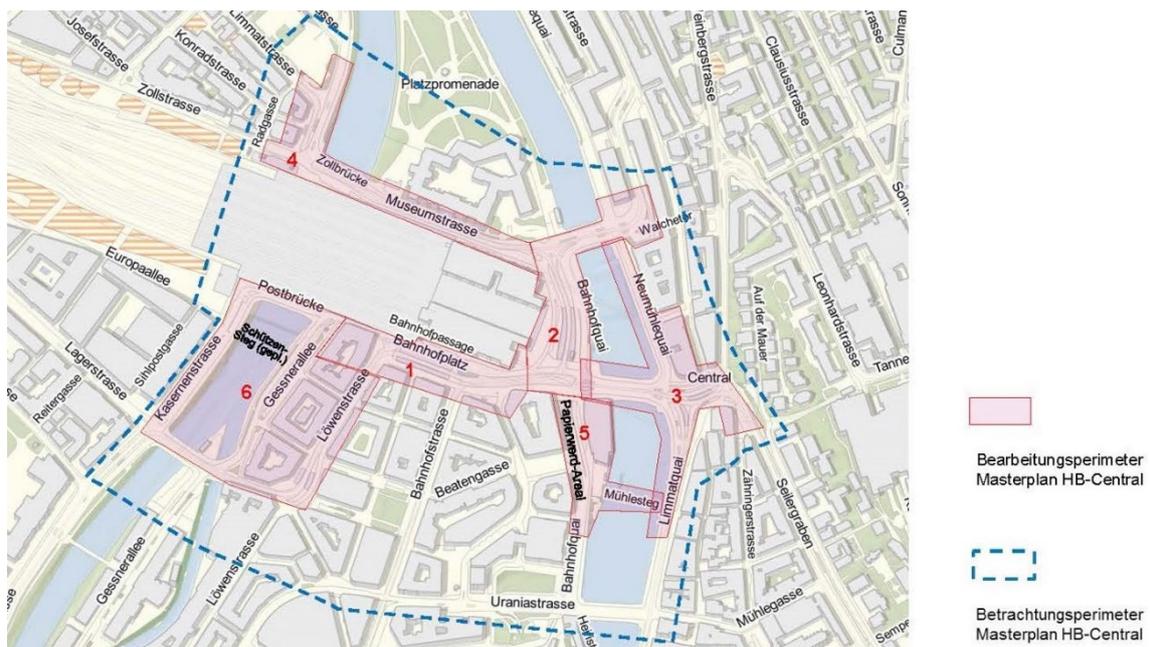


Abbildung 1: Perimeter Testplanung HB / Central

Der Betrachtungsperimeter variierte je nach Fragestellung und musste im Einzelfall von den Bearbeitungsteams überprüft und festgelegt werden. Der Betrachtungsperimeter war mindestens so gross zu wählen, dass allfällige Verlagerungseffekte des MIV abgedeckt waren. Den Schnittstellen zwischen Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter war eine besondere Beachtung zu schenken (namentlich Fuss- und Veloverkehr).

## 1.4 Verfahren

Es galt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Es wurde eine **zweistufige Testplanung** gemäss der Wegleitung «Testplanung» zur SIA-Ordnung 143, mit interdisziplinär zusammengesetzten Bearbeitungsteams durchgeführt. Der SIA bestätigte, dass das Programm der Testplanung konform ist mit der Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2009).

Die Fachverbände SIA, BSA, BSLA, SVI und FSU wurden am 27.05.2020 über das Testplanungsverfahren informiert und konnten ihre Anregungen für das Verfahren anbringen.

Die Teamauswahl für die Stufe 1 erfolgte über ein offenes Präqualifikationsverfahren gemäss den Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens (Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen IVöB und Submissionsverordnung SVO).

Bei der **Stufe 1** handelte es sich um eine Ideenkonkurrenz mit einem Workshop, einem Werkstattgespräch und einer Schlusspräsentation, für die **vier Bearbeitungsteams** ausgewählt wurden. Die Stufe 1 dauerte von November 2020 bis August 2021.

Die **Stufe 2** wurde als Workshopverfahren (ein Zwischenworkshop, ein Werkstattgespräch und eine Schlusspräsentation) mit **zwei Bearbeitungsteams** durchgeführt, die aufgrund ihrer Arbeiten in der Stufe 1 für die Stufe 2 ausgewählt wurden. Die Stufe 2 dauerte von Oktober 2021 bis Juni 2022.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie erfolgten die Veranstaltungen bis auf die Beurteilung 2 und den Echoraum 2 online.

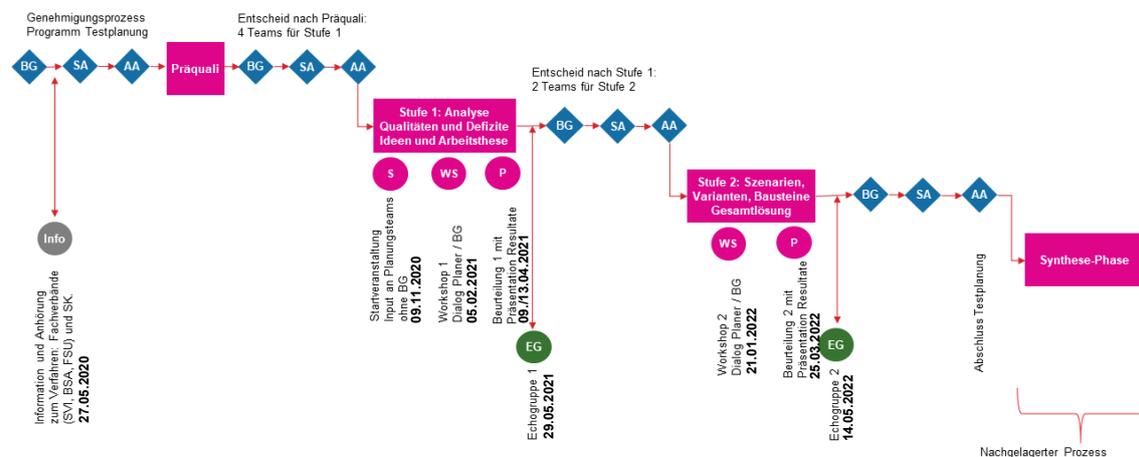


Abbildung 2: Projektplan Testplanung

## 1.5 Beteiligte

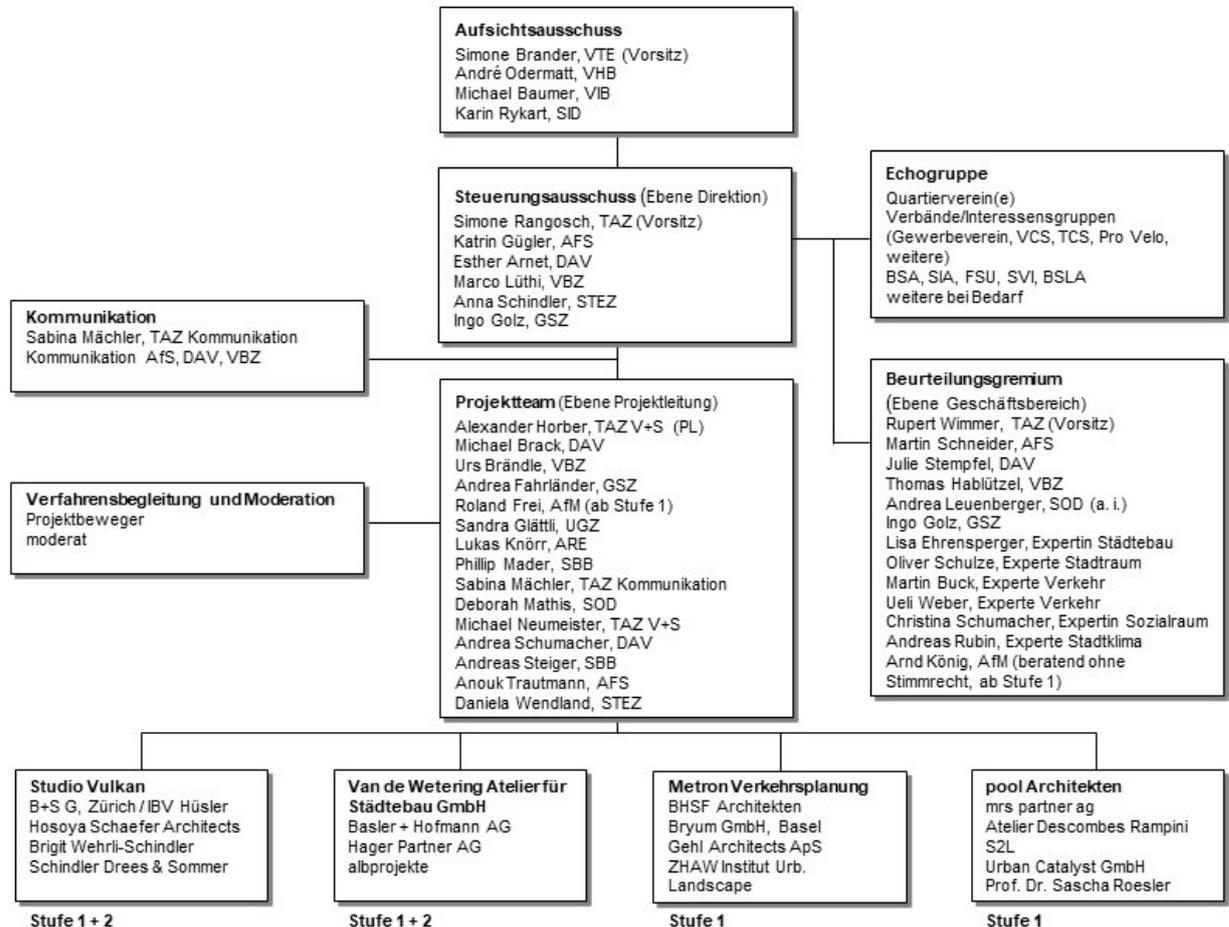


Abbildung 3: Projektorganisation

Folgende vier Bearbeitungsteams haben die **Stufe 1** bearbeitet:

### Team Van de Wetering

- Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- Basler + Hofmann AG, Zürich
- Hager Partner AG, Zürich
- albprojekte – raum mensch kultur, Zürich

### Team Studio Vulkan

- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich
- B+S G, Zürich
- IBV Hüsler AG, Zürich
- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
- Brigit Wehrli Schindler konzepte & projekte, Zürich
- Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich

**Team Metron**

- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- BHSF Architekten, Zürich
- Bryum GmbH, Basel
- Gehl Architects ApS, Kopenhagen
- ZHAW Institut Urban Landscape, Winterthur
- Zeugin Gölker Immobilienstrategien GmbH

**Team Pool**

- pool Architekten, Zürich
- mrs partner ag, Zürich
- Atelier Descombes Rampini, Genf
- S2L GmbH Landschaftsarchitekten, Zürich
- Urban Catalyst GmbH, Berlin
- Prof. Dr. Sascha Roesler, SNF-Förderprofessur für Architektur und Theorie, Mendrisio

Das Workshopverfahren in **Stufe 2** wurde mit folgenden zwei der vier Bearbeitungsteams aus der Stufe 1 durchgeführt:

**Team Van de Wetering**

- Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- Basler + Hofmann AG, Zürich
- Hager Partner AG, Zürich
- albprojekte – raum mensch kultur, Zürich

**Team Studio Vulkan**

- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich
- B+S G, Zürich
- IBV Hüsler AG, Zürich
- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
- Brigit Wehrli Schindler konzepte & projekte, Zürich
- Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich
- Atelier Brunecky, Zürich
- Peter Baracchi, Zürich

## 2 Stufe 1: Erkenntnisse

Einblicke in die Beiträge der Teams der Stufe 1, Team Studio Vulkan, Team Van de Wetering, Team Pool und Team Metron vermittelt die Onlineausstellung: [testplanunghbcentral.ch](http://testplanunghbcentral.ch). Ausserdem befinden sich im Anhang reduzierte Situationspläne der Teams und eine grafische und vergleichende Gegenüberstellung der Beiträge anhand der Abgaben.

Die folgenden Erkenntnisse wurden im Rahmen von zwei Veranstaltungen durch das Beurteilungsgremium gefasst. Die vier Teambeiträge wurden beurteilt und es wurde festgehalten, was gelernt wurde, welche Elemente und Ansätze überzeugen und was weiter zu vertiefen ist.

### 2.1 Team Studio Vulkan

#### **Stadtraum / Sozialraum:**

- Der starke, übergeordnete, stadträumliche Ansatz überzeugt.
- Die Stadt wird als disperses Gefüge verstanden. Die differenzierte Bearbeitung der Teilprojekte/Teilräume überzeugt.
- Die aus der stadträumlichen Analyse hergeleiteten Überlegungen zur stadträumlichen Einbindung des Bahnhofs über Plätze und Trittsteine zu den angrenzenden Quartieren, auch über die Limmat, sind sehr gut nachvollziehbar und erfolgsversprechend. Die Qualität des Trittsteins Süd, Bahnhofquai ist unter den gegebenen verkehrlichen Anforderungen noch zu präzisieren.
- Die Überlegungen zum ShopVille und generell das Denken im Sous-Sol wird glaubwürdig dargestellt.
- Die Nutzungsqualitäten aller Räume werden auch anhand der Auseinandersetzung bzgl. der Sonnenexposition gut aufgezeigt.

#### **Verkehr:**

- Der MIV wird nicht eliminiert, sondern auf ein ortsverträgliches Mass reduziert. Die Idee der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden ist interessant.
- Um dies zu ermöglichen, wird postuliert, dass die Tramtrassen um das Bahnhofgebäude herum in die Seitenlage auf das Stadtperron des Bahnhofs zu verlegen sind. Der stadträumliche Nutzen einer solchen aufwändigen Verlegung ist noch aufzuzeigen.
- Der Nachteil der gut begründeten Verlegung der Tramhaltestelle von der Löwenstrasse zur Sihlpost wird durch die neu geplante «schräge» Brücke über die Sihl für den Fussgängerverkehr reduziert.
- Die Reduktion der Tramgleise im Bereich Bahnhofplatz von vier auf drei genügt den betrieblichen Anforderungen nicht, weil die fehlende Vorsortierung Richtung Löwenstrasse / Bahnhofstrasse zu Behinderungen führt.
- Die Löwenstrasse als Veloverbindung parallel zur «velobefreiten» Bahnhofstrasse überzeugt.

## 2.2 Team Van de Wetering

### Stadtraum / Sozialraum:

- Die unterschiedlichen Qualitäten der Orte wurden gut herausgeschält.

### Verkehr:

- Es werden zusätzliche Traminfrastrukturen im Neumühlequai und in der Kasernenstrasse / Postbrücke vorgeschlagen, um die Kapazität zu steigern und die Eigenbehinderungen zu reduzieren. Die dezentralen Haltestellen verlängern die Umsteigewege und stellen erhöhte Anforderungen an die Orientierung.
- Der Bahnhofplatz wird durch die Verschiebung der Haltestellen in die Seitenstrassen und die Verlagerung des MIV freigespielt, wodurch ein hohes Potenzial bzgl. dem flächigen Queren entsteht.
- Die geänderten ÖV-Haltestellenlagen, die Reduktion der Tramgleise sowie die Verlagerung des MIV ermöglichen eine Verminderung der Trennwirkung für Fussgänger\*innen vom Europaplatz bis zum Central.
- Die vorgeschlagene Busführung über die Stampfenbachstrasse anstelle der Führung über den Bahnhofplatz wird als unattraktiv beurteilt. Die vorgeschlagene Durchbindung der Buslinien 46 und 31 wäre nur vertretbar, wenn zuvor eine Tramachse durch die Lagerstrasse als Ersatz der Linie 31 realisiert würde.
- Der genaue Umfang der erforderlichen Traminfrastruktur für das Bahnhofsumfeld ohne MIV muss noch definiert werden. Der Ansatz der Verteilung auf diverse Achsen wird kontrovers gesehen. Einerseits wurde ein solcher Ansatz bislang noch nie ernsthaft geprüft und würde auch für künftige Planungen eine wichtige Entscheidungsgrundlage liefern. Andererseits wird er aus Optik des heutigen Netzes eher als nicht zielführend erachtet.
- Der verkehrliche Ansatz den MIV auf der Nord-Südachse auf die Unterführung Bahnhofquai zu konzentrieren, zeigt einerseits die möglichen Potenziale auf den entlasteten Längsseiten des Bahnhofgebäudes und andererseits wird damit eine mögliche MIV-Erschliessung des Bahnhofquartiers skizziert.

## 2.3 Team Pool

### Stadtraum / Sozialraum:

- Es werden grosszügige, zusammenhängende Räume geschaffen.
- Die Differenzierung der unterschiedlichen Stadträume wird gut dargestellt.

### Verkehr:

- Mit dem radikalen verkehrlichen Ansatz das gesamte Bahnhofareal vom MIV freizuspielen, wird das Potenzial der stirnseitigen Stadtraumentwicklung über die Limmat mit Einbezug des Centrals und des Walchetors aufgezeigt und die möglichen Nutzungen überzeugend dargelegt.
- Der Bahnhofplatz wird vom MIV und von ÖV-Haltestellen freigespielt, wodurch eine hohe Qualität bzgl. dem flächigen Queren entsteht. Die neue Haltestellenanordnung

wird wegen des hohen Personenaufkommens als kritisch eingeschätzt, es resultieren zum Teil längere Umsteigewege.

- Der Abriss des Gebäudes «Habis Royal» ist angesichts des hohen Fussgänger-Aufkommens räumlich interessant.
- Die Orientierung und Auffindbarkeit der Fussgängerzugänge sind sehr klar.
- Die Aufhebung der MIV-Unterführung am Bahnhofquai belastet das Central noch mehr, was eher kritisch betrachtet wird.
- Die dargestellten Auswirkungen und Verlagerungskonzepte zur angestrebten, sehr hohen MIV-Reduktion im Raum HB werden zum Teil als nicht plausibel angesehen.

**Stadtklima:**

- Der differenzierte Zugang zum Thema Stadtklima auch in der Vertikalen inkl. Untergrund und der Darstellung in den Schnitten wird positiv gewürdigt.

## **2.4 Team Metron**

**Allgemein:**

- Es wird ein starker Fokus auf die Veränderung als Prozess und auf eine prozessuale und interdisziplinäre Planungskultur gelegt.
- Es wird in überschaubaren Etappierungszeiträumen von rund zehn Jahren gedacht.
- Es wird ein schrittweises Vorgehen vorgeschlagen im Sinne von «trial and error». Es wird nicht nur in Strassenbauprojekten (mit langem Zeithorizont) gedacht, sondern auch mit kurzfristigen Massnahmen gearbeitet.

**Stadtraum / Sozialraum:**

- Der Raum HB / Central als zentrales Drehkreuz Zürichs und der Schweiz ist auch ein Raum mit Öffentlichkeit, Versammlung und Identifikation. Der Fokus wird auf das Freilegen des Potenzials dieses öffentlichen Raums gelegt.
- Es sind gute Einzelideen vorhanden, wie z. B. die Integration der Bahnhof-Zugänge in die Gebäude zur Schaffung von freigespielten öffentlichen Räumen. Ebenso werden die Nutzungsbedürfnisse bei der Gestaltung der Stadträume konsequent (partizipativ) mitgedacht.
- Das ShopVille wird zugunsten von Baumpflanzungen angepasst. Nur so sind grosskronige Bäume am Bahnhofplatz zu ermöglichen.
- Ist der Begriff der «Agora» für einen Transitraum wie den Bahnhof passend?
- Die Nutzung des Papierwerd-Areals als Diskussionsforum für den Veränderungsprozess wird als interessant beurteilt.

**Verkehr:**

- Es wird begrüsst, dass eine neue, zukunftsorientierte Mobilitätskultur und auf der Nordseite des Bahnhofs ein Mobilitätshub angedacht sind.
- Wie die postulierte Entlastung des Raums HB vom MIV in realistischer Weise erreicht werden kann, wird nicht aufgezeigt.

- Bzgl. ÖV setzt das Team auf Bewährtes, Impulsgeber ist die Netzentwicklungsstrategie der VBZ. Der Vorschlag ist flexibel genug, um übergeordnete Entwicklungen aufnehmen zu können.
- Die Tramhaltestelle Bahnhofquai wird nach Norden verschoben, wodurch freie Sichtbezüge und Fussgängerverbindungen zwischen HB-Haupthalle und Limmatraum / Central geschaffen werden.

## **2.5 Allgemeine Erkenntnisse**

Aufgrund der vier Team-Beiträge kam das Beurteilungsgremium zu folgenden allgemeinen Erkenntnissen.

### **Allgemein:**

- Die Wertediskussion mit der Bevölkerung und ein Dialog in der Politik über ein gemeinsames Zukunftsbild sind zentral.
- Der Masterplan muss flexibel sein für heute nicht abschätzbare, künftige Entwicklungen im Zeithorizont 2050.

### **Stadtraum / Sozialraum:**

- Das Potenzial des «Bahnhofs am Fluss» ist einzigartig und soll künftig unbedingt besser genutzt werden.
- Der Bahnhof muss sich in das aktuelle Stadtgewebe integrieren. Das Bahnhof-Geviert ist Teil des heterogenen Stadtgefüges und allseits einzubinden.
- Der Bahnhofplatz soll als Platz freigespielt werden.

### **Verkehr:**

- Der MIV nimmt heute viel Platz ein, der Fussgänger\*innen und Velofahrenden fehlt.
- Eine Reduktion des MIV im Raum HB-Central ist notwendig.
- Der Fuss- und Veloverkehr soll prinzipiell auf der Stadtebene geführt werden.
- Für Fussgänger\*innen soll das Queren deutlich erleichtert werden.
- Wichtig ist die Klärung des Umgangs mit der Löwenstrasse (funktionale Anforderungen und Gestaltung).
- Das Central soll und kann nicht alles übernehmen, was auf Bahnhofplatz und/oder Bahnhofquai unerwünscht ist.
- Alle Teams haben den Central-«Kreisel» aufgehoben. Die verkehrliche und geometrische Machbarkeit ist noch ausstehend.
- Das rechte Limmatufer (Walcheplatz, Neumühlequai) ist in die Überlegungen einzubeziehen.

## 3 Echogruppe 1

Da es sich beim Raum HB / Central um einen zentralen Ort in der Stadt Zürich handelt, wurden direkt betroffene Anrainer\*innen, Grundeigentümer\*innen sowie weitere ausgewählte Gruppierungen und Interessensvertretungen über eine «Echogruppe» mit einbezogen. Zum einen wurden die planerischen Überlegungen und Entscheide für die direkt Betroffenen transparent gemacht, zum anderen Stossrichtungen und Lösungsansätze auf ihre Akzeptanz und Tragfähigkeit in der Bevölkerung überprüft. Die ausgewählte Gruppe erhielt eine punktuelle Mitsprache für die Ausrichtung der Arbeiten und hat in halböffentlichen Veranstaltungen die Bevölkerung angemessen repräsentiert. Die Informationen sollen die Teilnehmenden als Multiplikator\*innen auch in ihre Interessengruppen weitertragen können. Die Echogruppe ist Teil des Kommunikationskonzepts und wurde mittels einer Stakeholder-Analyse zusammengesetzt. Die Echogruppe wurde in beiden Stufen jeweils nach der Beurteilung einberufen.

### 3.1 Ablauf

Am 29.05.2021 wurden die Beiträge der vier Bearbeitungsteams der Stufe 1 der Echogruppe digital via Videokonferenz durch die Bearbeitungsteams vorgestellt. Um der Echogruppe eine gute Vorbereitung und Vorinformation zu ermöglichen, wurde in den Tagen zuvor bereits eine Online-Ausstellung eröffnet, in der alle vier Arbeiten ausführlich ausgestellt waren. Die Rückmeldungen der Echogruppe wurden vom Beurteilungsgremium diskutiert sowie beim Entscheid der Veranstalterin und in der Vorbereitung der Stufe 2 einbezogen.

### 3.2 Ergebnisse

Die heterogen zusammengesetzte Echogruppe ergab einen erstaunlich breiten Konsens bzgl. Handlungsbedarf und aufgezeigten Stossrichtungen. Es bestand auch Konsens, dass Probleme nicht verlagert werden sollen. Die wesentlichen Erkenntnisse sind:

#### **Grosse Zustimmung zu den stadträumlichen Visionen**

Konsens kann in der Analyse und der Notwendigkeit die Dominanz des Autoverkehrs zu reduzieren, gesehen werden. Der Raum sei aktuell geprägt von einer unbefriedigenden Führung der Verkehrsströme mit einem deutlichen Überhang des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Idee, Flächen vom Verkehr zu befreien und den Fussgänger\*innen, Velos oder einer besseren Aufenthaltsqualität zuzuführen, findet grundsätzlich breite Zustimmung. Zusätzlich fanden Vorschläge mit «mehr Grün», erste Ideen zur Hitzeminderung oder die bessere Erschliessung der Flussräume grosse Zustimmung.

### **Reduktion MIV bringt Spielraum**

Wo bei der Reduktion des «unnötigen» Durchgangsverkehrs grosse Zustimmung besteht, wurde es bei Zufahrten zu Hotels und Anrainern, wie auch bei Anlieferung, Taxi oder auch Schutz und Rettung anspruchsvoller. Anwohnende und Gewerbetreibende haben konkrete Alltagsanliegen, die es zu berücksichtigen gilt. Unterstützung fand auch der Ansatz, dass eine MIV-Reduktion einen ÖV-Ausbau begünstigen könnte, um die weiter steigende Zahl der Pendler\*innen zu bewältigen.

### **Gesamtstrategie ist wichtig**

Eine erste Einschätzung, dass die überwiegende Mehrheit der Echogruppe grundsätzlich mit weniger Platz fürs Auto einverstanden ist, sei mit Vorsicht zu geniessen. Eine massgebliche Verkleinerung der MIV-Flächen ist sehr sorgfältig zu prüfen. Der Art 104 Abs. 2 in der Kantonsverfassung wurde explizit erwähnt. Ein wichtiger Hinweis kommt dazu auch aus den umliegenden Quartieren, die nicht mit mehr Verkehr belastet werden möchten.

Für die Fragen einer Vermeidung oder Verlagerung des Verkehrs, soll eine Gesamtkonzeption/-strategie über den Betrachtungsperimeter hinaus erarbeitet werden. Dabei kann auch die bessere Erschliessung oder Anbindung aus den Quartieren oder dem Hochschulgebiet (weiter) geprüft und auch das Central genauer betrachtet werden.

### **Ein Raum für Alle**

Wenn es in diesem Prozess «nur Gewinnerinnen und Gewinner geben soll», ist die Fragen der Abwägungen und Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer\*innen sowie der Nutzer\*innen zentral.

Aus der Echogruppe wurde zurückgemeldet, dass gerade bei einer gewünschten «Aufwertung» der Orte, diese allen Personen zur Verfügung stehen müssen. Dabei steht die bessere Erreichbarkeit der Anlieferung oder Arbeitnehmende, die auf schnelle Verbindungen angewiesen sind, genauso im Fokus wie das Einkaufen mit einem Cargo-Velo oder Kinder oder ältere Menschen die zu Fuss unterwegs sind. Nicht vergessen gehen dürfen beeinträchtigte Menschen, die weniger mobil sind oder auch «marginalisierte» Gruppen.

### **Dynamischer Prozess**

Die Idee mit Prototypen oder Testversuchen, also zeitlich befristeten Massnahmen, real auszutesten «was geht und was nicht geht» wurde begrüsst. Es gibt eine gewisse Offenheit für einen dynamischen Planungsprozess. Gerade umstrittene Lösungsvorschläge könnten veranschaulicht oder ausprobiert werden und die realen Konsequenzen von Massnahmen beobachtet und besprochen werden.

Darüber hinaus wurden diverse zusätzliche, konkrete Anliegen und Aspekte genannt, die in Stufe 2 zu bearbeiten waren. Die Präsentation und Dokumentation der Veranstaltung, einschliesslich der Ergebnisse sind zum Herunterladen auf der Projektwebseite aufgeschaltet:

[stadt-zuerich.ch/masterplan-hb-central](http://stadt-zuerich.ch/masterplan-hb-central)

## 4 Entscheide für Stufe 2

### 4.1 Team-Auswahl für Stufe 2

Das Beurteilungsgremium stützte sich auf die Beurteilungskriterien des Programms und liess sich bei der Entscheidungsfindung, welche Teams für die Stufe 2 empfohlen werden sollten, von folgenden Fragen leiten:

- Mit welchen Teams vertiefen wir wichtige Teilaspekte und klären offene Fragen?
- Welche Teams / Lösungsansätze sind für die Stufe 2 tendenziell am besten geeignet?

Das Beurteilungsgremium diskutierte ausführlich die wichtigsten Aufgabenstellungen für die Stufe 2 und die Unterschiede der Lösungsansätze der vier Teams. Dabei wurde der Sinn und Zweck einer Testplanung beachtet, den Möglichkeitsraum auszuloten. Als zentraler Aspekt wurde dabei dem Thema Verkehr (alle Verkehrsträger) grosses Gewicht beigemessen.

Das Beurteilungsgremium empfahl dem Steuerungsausschuss im Konsens die folgenden zwei Teams zur Beauftragung für die Stufe 2:

- Team Studio Vulkan
- Team Van de Wetering

Der Steuerungsausschuss entschied am 09.06.2021, der Empfehlung des Beurteilungsgremiums über die Teilnahme der oben genannten zwei Teams für die Stufe 2 zu folgen. Der Aufsichtsausschuss genehmigte am 12.07.2021 den Entscheid des Steuerungsausschusses.

## 4.2 Schlüsselfragen für die Bearbeitung der Stufe 2

Im Programm zur Testplanung wurde die Aufgabenstellung mit Leitfragen zu den Konzepten und den Teilräumen ergänzt.

Für die Stufe 2 wurden aufgrund der Beurteilung der Stufe 1 die entscheidenden Fragen definiert, die die Erfolgchancen und die Qualität der Konzepte massgeblich bestimmen, «Knackpunkte» oder wichtige «Stellschrauben» darstellen oder relevant für die Umsetzbarkeit sind.

1. Welche stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten können mit dem Zukunftsbild erreicht werden? Kann ein stadträumlicher/sozialräumlicher/stadtklimatischer Mehrwert gegenüber heute aufgezeigt und vermittelt werden?
2. Wie und wie stark kann der MIV schrittweise reduziert und/oder verlagert werden (Gesamtkapazität und Etappierung)? Kann eine stärkere Belastung der angrenzenden Quartiere durch mehr Verkehr vermieden werden? Wie können Anlieferung und Logistik dabei sichergestellt werden?
3. Sind die vorgeschlagenen Umsetzungsmassnahmen und Etappierungsschritte (inkl. Testing / Prototyping) plausibel und verhältnismässig?
4. Welche Massnahmen zur Hitzeminderung können die Aufenthaltsqualität verbessern? Wie kann langfristig Raum im Untergrund für Baumpflanzungen sichergestellt und geschaffen werden?
5. Wie viel Raum und Qualität kann für den Fuss- und Veloverkehr / Veloparkierung geschaffen werden?
6. Team Van de Wetering: Wie wird den unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen für die künftige sozialräumliche Qualität des Stadtraumes Rechnung getragen?
7. Wie kann der Bahnhofplatz als bedeutender öffentlicher Raum unter Einbezug der historischen Bausubstanz weiterentwickelt und seiner Funktion als repräsentativer Ankunftsort gerecht werden? Welche Atmosphäre, welchen Charakter vermittelt der neue Bahnhofplatz?
8. Wie können durch eine Neuorganisation des Centrals die Haltestellen hindernisfrei ausgebaut und eine städtebauliche Aufwertung als Eingang zum Niederdorf erreicht werden?
9. Wie können das Sihlufer und die Gessnerallee aufgewertet und gleichzeitig ausreichend Tram-Aufstellkapazitäten angeboten werden? Wohin können die Tramstandplätze allenfalls verlagert werden?
10. Wie kann die stadträumlich trennende Wirkung der Verkehrsunterführung am Bahnhofquai / Papierwerd-Areal reduziert werden?
11. Team Van de Wetering: Kann mit einem autoverkehrsfreien Bahnhofplatz eine konsequente zweigleisige Tramführung umgesetzt werden? Kann damit auf vier Gleise am Bahnhofplatz und der Bahnhofbrücke verzichtet werden? Ist dann weiterhin ein Ausbau der Bahnhofbrücke notwendig?

12. Team Studio Vulkan: Welcher stadträumliche und verkehrliche Mehrwert wird durch das «Stadtperron» erreicht? In welcher Wechselwirkung steht es mit dem flächigen Queren und den Mantelnutzungen des HB?
13. Wo müssen die Gleiskörper bei den Vorschlägen verschoben werden? Ist der Aufwand dafür verhältnismässig (Masse-Feder-Systeme über dem ShopVille, Museumstrasse und Bahnhofplatz)?
14. Wie sieht das Entwicklungspotenzial für die Verbindung ShopVille / UG Bahnhof mit der Stadtebene aus? (Umstrukturierung, Zugänge, Nutzungen, Belichtung)? Wo können Velostationen im Osten mit direkter Anbindung an den HB umgesetzt werden?
15. Was sind die Vor- und Nachteile der Entzerrungsstrategie (Van de Wetering) und der direkten Anordnung der Haltestellen am Bahnhof mittels Stadtperron (Vulkan) betreffend Distanzen, Umsteigebeziehungen und Auffindbarkeit? Wie werden die unterschiedlichen Haltestellenanordnungen beurteilt?
16. Was sind die Vor- und Nachteile der Tramlinienführung für Postbrücke / Kasernenstrasse und/oder Löwenstrasse? Wie lassen sich diese ins Gesamtkonzept und insbesondere eine allfällige Neuordnung der Haltestellenstandorte einbinden? Welche Auswirkungen hat dies aus Sicht Stadtraum, Fuss- und Veloverkehr?
17. Team Van de Wetering: Was sind die Vor- und Nachteile des MIV-Konzepts (Y Uraniastrasse, Bahnhofquai, Mühlegasse, autofrei: Bahnhofplatz und Löwenstrasse) bezüglich: Machbarkeit von Verlagerung und Reduktion, Auswirkungen im Gesamtnetz, stadträumliches Potential für die Teilräume, Auswirkungen auf Fuss- und Veloverkehr, Anlieferung, Etappierung?
18. Team Studio Vulkan: Was sind die Vor- und Nachteile des MIV-Konzepts (Nord-Süd und West-Ost-Beziehung, verkehrsfreie Mühlegasse / Niederdorf) bezüglich: Machbarkeit von Verlagerung und Reduktion, Auswirkungen im Gesamtnetz, stadträumliches Potential für die Teilräume, Auswirkungen auf Fuss- und Veloverkehr, Anlieferung, Etappierung?

## 5 Stufe 2: Würdigung der Teambeiträge

Einblicke in die Beiträge der Teams der Stufe 2, Team Studio Vulkan und Team Van de Wetering, vermittelt die Onlineausstellung: [stufe2.testplanunghbcentral.ch](http://stufe2.testplanunghbcentral.ch)

Die Würdigungen der beiden Teambeiträge der Stufe 2 basieren hauptsächlich auf Texten der jeweiligen Expert\*innen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Im Arbeitsprozess des Beurteilungsgremiums bildeten die Teambeiträge und diese Texte die Basis für die Erarbeitung von Empfehlungen und Schlussfolgerungen.

### 5.1 Team Studio Vulkan

#### Städtebau & Stadtraum

Der Hauptbahnhof Zürich mit dem historischen Aufnahmegebäude, ShopVille/Tiefbahnhof und dem neuen Anschluss an die Europaallee ist eine der grössten Verkehrsdrehscheiben der Schweiz, aber ebenso ein wichtiger Stadtraum im Zentrum Zürichs. Versteht man Stadt auch als kontinuierliche Abfolge unterschiedlicher Stadträume – Strassen, Plätze, Parks und Grünräume – wirkt der HB heute vor allem als räumliches Hindernis mit enormen Dimensionen. Das Potenzial seiner besonderen Lage mitten in der Stadt und gleichzeitig am Zusammenfluss von Limmat und Sihl wird nicht genutzt, die schiere Masse der unterschiedlichen Verkehrsmittel dominiert allseitig den Raum. Basierend auf der Leitidee, den HB und seine angrenzenden Räume als Stadtraum seiner Bedeutung und Lage angemessen aufzuwerten und ihn mit den umliegenden Quartieren wieder zu vernetzen, entwickelt das Team Studio Vulkan drei konzeptuelle Bausteine: die grüne Spitze, Trittsteine und das Stadtperron.

**Die grüne Spitze:** Das Grün des Platzspitzparks am Zusammenfluss von Limmat und Sihl wird den beiden Flussufern entlang bis zur Gessnerallee und zum Schanzengraben resp. auf der Limmatseite in Richtung Urania weitergezogen und bildet eine Klammer, die die Lage des HB am Rand eines Parks und am Wasser erfahrbar macht. Auf der Sihlseite wird die mittlere Passage des ShopVilles mit grosszügigen Zugängen nach Norden und Süden direkt zum hin Grünraum verlängert. Dies erhöht die Durchlässigkeit und wertet die Besucher\*innen-Ebene im Untergeschoss des HBs deutlich auf. Dies ist nur ein Beispiel von vielen, die für den Ansatz stehen, den oberirdischen Stadtraum konsequent mit den Bewegungsräumen in den Untergeschossen zu verzahnen. Dass dies auf die jeweilige Situation zugeschnitten differenziert formuliert wird, macht diesen Ansatz noch überzeugender. Überprüfenswert ist jedoch die deutliche Reduktion der Möglichkeiten, den Bahnhofplatz unterirdisch zu queren.

**Trittsteine:** Die Trittsteine verknüpfen den Bahnhof mit dem Stadtraum und den umliegenden Quartieren. Das Ankommen und Abreisen erfolgt längst nicht mehr nur über den Bahnhofplatz. Drei zusätzliche Plätze beim Landesmuseum, bei der Zollstrasse und

am Kopf der Europaallee schaffen Bahnhofseingänge am Übergang zu den Quartieren. Die Plätze sind an sich bereits vorhanden, müssen aber entrümpelt, neu organisiert und so gestaltet werden, dass sie Ihre Funktion im übergeordneten Stadtraum auch wahrnehmen können. Die Plätze reagieren differenziert auf das jeweilig angrenzende Quartier und unterstützen damit die Vernetzung. Die neuen und unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten kommen allen Nutzenden zugute und werten auch den Bahnhof auf.

**Stadtperron:** Das Stadtperron ist die Schnittstelle zwischen Bahnhofsareal und Stadt. Hier befinden sich die Umsteigebeziehungen für sämtliche Verkehrsteilnehmenden sowie die Verbindungen zum ShopVille und den Tiefbahnhöfen. Mit der Bahnhofshalle und den Passagen dient es zum Warten und Umsteigen. Entrümpelung und Neuorganisation schaffen eine klare und einfache Orientierung und eine neue Aufenthaltsqualität und weiten den Bahnhof in den Stadtraum aus.

Das Team Studio Vulkan hat seine städtebauliche Vision im Verlauf der Testplanung mit beeindruckender Kohärenz und grosser Bearbeitungstiefe weiterentwickelt. Auf der Basis einer umfassenden stadträumlichen Analyse werden vorhandene Qualitäten sorgfältig herausgeschält und gestärkt. Aufräumen und Neuorganisieren schafft Raum für neue und zusätzliche Durchlässigkeit. Die Stadträume – Strassen, Plätze, Parks und Grünräume – um den Hauptbahnhof behalten ihre unterschiedlichen Charaktere, die Heterogenität des städtebaulichen Umfelds wird als Chance für abwechslungsreiche Vielfalt verstanden und in weiten Teilen stadträumlich überzeugend umgesetzt. Neue, präzise gesetzte Elemente wie beispielsweise der Schützensteg für den Fuss- und Veloverkehr, die den Europaplatz mit der Schützengasse verbindet und über den versetzten Mühlesteig direkt zum Limmatquai führt, ergänzen das bestehende Netz von Strassen und Wegen. Der Hauptbahnhof fügt sich mit geklärten Passagen und Zugängen auf mehreren Geschossen nahtlos darin ein.

Besonders interessante Elemente der städtebaulichen Vision sind:

- Die «grüne Spitze» mit der, ausgehend vom Platzspitzpark, eine Klammer entlang Limmat und Sihl gebildet wird. Die besondere Lage des Bahnhofs Zürich am Rand des Parks und am Wasser wird erlebbar.
- Das konsequente Denken in der dritten Dimension: Die oberirdischen Fussgängerebenen werden qualitativ und differenziert auf die jeweilige Situation abgestimmt mit den Untergeschossen verbunden.
- Der Stadtraum wird über das ganze Gebiet als kontinuierliche Sequenz von Räumen erlebbar. Vorhandene und vertraute Qualitäten werden herausgeschält und gestärkt. Die Räume behalten ihre unterschiedlichen Charaktere. Die Heterogenität des städtebaulichen Umfelds wird für eine abwechslungsreiche Vielfalt genutzt.
- Der neue Schützensteg für den Fuss- und Veloverkehr, der von der Europaallee über die Schützengasse und den versetzten Mühlesteig direkt zum Limmatquai führt.

Die Haltung des Teams im Umgang mit dem Bestand zeugt von einer gelassenen Selbstverständlichkeit. Dazu passt auch, dass das Team im Umgang mit dem Verkehr die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden sucht. Der MIV wird - stark reduziert - weiterhin über den Bahnhofplatz geführt. Der Ansatz ermöglicht eine schrittweise Umsetzung, sogenannte Quick Wins unterstützen den Prozess. Er birgt allerdings auch das Risiko,

dass es bei kleinen Schritten bleibt. Die eigentliche Frage ist aber, ob mit diesem Ansatz die stadträumlichen Qualitäten, die die städtebauliche Vision verspricht, auch tatsächlich umgesetzt werden können, da die Qualitäten der meisten Teilräume auch künftig stark durch zwar reduzierten MIV und ÖV mit Haltestelleninfrastruktur mitbestimmt werden. Dies betrifft insbesondere den Bahnhofplatz, den Bereich Bahnhofquai / Museumsplatz, das Central, die Löwenstrasse und den Bereich Europaplatz / Postbrücke.

### **Sozialraum**

Der Hauptbahnhof ist der öffentlichste Ort der Stadt: Eine extreme Offenheit für unterschiedliche Nutzungen und ein breites Spektrum an Nutzungsgruppen zeichnet die Räume im Gebiet HB / Central aus. Das Team Studio Vulkan begreift diese Herausforderung als grossartiges Potenzial des Bahnhofraums. In seiner Lesart werden die Teilräume den daraus resultierenden komplexen Anforderungen dann gerecht, wenn ihre Weiterentwicklung an die gewachsenen Charaktere anknüpft.

Entsprechend orientiert sich der sozialräumliche Rahmen an den Qualitäten im Bestand und systematisiert diese mittels dreier Kategorien: nutzungsspezifische Gebäude (Bahnhofsgebäude, Landesmuseum), publikumsorientierte Orte (Stadtperron, Fusswegverbindungen) und städtische Grünflächen. Die drei konzeptionellen Leitideen des Ansatzes holen die Bedürfnisse sehr heterogener Nutzungsgruppen ab: «Ankommen und Verweilen» lässt sich bestens in den Trittsteinen und über sie hinaus, «Warten und Umsteigen» ist die Losung des Stadtperrons, den Bedürfnissen «Spazieren und Geniessen» wird die grüne Spitze gerecht.

Auch wenn prinzipiell alle Trittsteine sämtliche Nutzer\*innen empfangen, sollen sie auch in Zukunft durch spezifische Atmosphären geprägt sein und unterschiedliche Aneignungsmöglichkeiten bieten. Lagespezifisch präzise verortete Nutzungen erhöhen die Frequenzen und stärken die vorhandenen Identitäten. Exemplarisch dafür steht der repräsentative Bahnhofplatz mit hochpreisigen und mondänen Nutzungen dem rückwärtigen Bahnhofraum mit den jugend- und familientauglichen Trittsteinen Landesmuseum und Sihlquai gegenüber. Hier findet mit dem «Wartsaal 2.0» gar ein Auffangbecken für die «verlorenen Seelen» Platz, die «keinen anderen Ort haben», hier aber einen Ort finden sollen, weil «der Bahnhof ein Ort für alle ist». An den Flussufern werden weitere Stadträume mit hoher Verweilqualität ohne Konsumationszwang vorgeschlagen. Mit der Leitidee der Trittsteine denkt der Ansatz den Sozialraum auch über den engeren Perimeter hinaus in die umliegenden Quartiere weiter.

Dass der Stadtraum HB dreidimensional durch den Hauptbahnhof verläuft und die Stadträume im Erdgeschoss und in den Untergeschossen systematisch miteinander verzahnt werden sollen, ist eine wichtige Erkenntnis des Ansatzes. Die Stadträume im Untergeschoss auf ihre sozialräumlichen Potenziale hin auszuloten, wäre eine konsequente und vielversprechende Weiterentwicklung.

Das Team Vulkan versteht und beschreibt die Entwicklung des Gebiets HB / Central als «Partitur», die von stufengerechten Beteiligungsprozessen begleitet und schrittweise justiert werden soll. Die langfristige Planung wird als lernfähiger Prozess konzipiert, dessen robuster konzeptioneller Rahmen Raum lässt für aus heutiger Sicht nicht absehbare

künftige Bedürfnisse und Anforderungen. Zu dieser maximalen Flexibilität für die Zukunft gehört auch das Beibehalten des MIV in vielen Teilräumen, was die Konsequenz hat, dass deren Nutzungsqualität auch künftig durch diesen mitbestimmt wird.

### **Stadtklima**

Im Teambeitrag werden u.a. neue parkähnliche Grünflächen mit Bäumen sowie punktuelle Zugänge zur Limmat am Bahnhofquai und beim Papierwerd-Areal, sowie Bäume beim Central vorgeschlagen. Die Tramabstellplätze in der Gessnerallee sowie Tramtrassen werden begrünt. Weiter werden die versiegelten Flächen reduziert. Beim Bahnhofplatz werden nebst einigen Bäumen weitere Massnahmen, ein Belag aus Betonplatten mit heller Oberfläche (hohen Albedo) und Wasserspeicherfunktion sowie die Versprühung von Wasser und falls notwendig die Benetzung der Oberfläche vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Massnahmen beim Löwenplatz bringen auch eine klimatische Verbesserung zur heutigen Situation.

Insgesamt ergibt sich eine wesentliche Verbesserung gegenüber heute; diese ist aber angesichts des erwarteten zukünftigen Klimas nicht genügend. Auch sollten einzelne Massnahmenvorschläge, wie die Funktionstüchtigkeit des vorgeschlagenen Betonbelags in einem Versuch getestet werden und der Gebäudekomplex des Hauptbahnhofs einschliesslich Perrondächer in die Betrachtung einbezogen werden.

Das Team hat sich die Mühe gemacht, eine Simulation der Oberflächentemperaturen zu erstellen. Dies ist ein Anfang, aber die Simulationen müssten genauer erläutert werden, wie und was simuliert wird und insbesondere auch was die Veränderungen zwischen den verschiedenen Schritten sind, damit man die Ergebnisse nachvollziehen kann und diese somit vertrauenswürdig sind.

Die räumliche Anordnung der klimatischen Massnahmen scheint noch kein zusammenhängendes Bild zu ergeben; vielmehr sind diese nur dort vorhanden, wo gerade noch Platz dafür vorhanden ist, was auch u.a. durch das Beibehalten des MIV mitverursacht wird.

### **Verkehr**

Die zugrunde gelegte Prämisse mit einer von der bisherigen städtischen Politik gestützten Reduktion der MIV-Ströme um voraussichtlich 20 bis 30 Prozent im Raum HB / Central ermöglicht es, weitreichende Verbesserungen für die übrigen Verkehrsträger vorzunehmen und gleichzeitig die wichtige Erschliessung für Anlieferungen und Taxis zu gewährleisten. Beim öffentlichen Verkehr wird mit der neuen Tramführung via Kasernenstrasse und Postbrücke eine zusätzliche Anbindung des Tramnetzes an den Umsteigepunkt HB geschaffen. Im Gegenzug entfällt allerdings die Tramführung via Löwenstrasse mit der gleichnamigen Haltestelle, was die Direkterschliessung des Raums Bahnhofstrasse / Innenstadt etwas weniger gewichtet, aber mit dem neuen Schützensteg und dem Beibehalten des Trolleybusses 31 in der Löwenstrasse abgefedert wird. Beim MIV-Netz wird die Ost-Westverbindung über die Mühlegasse – Uraniastrasse aufgehoben und auf die Achse Löwenstrasse – Bahnhofplatz – Central konzentriert, die das in Seitenlage befindliche Tramtrasse zwei Mal quert und das Risiko von Kapazitätseinbussen bzw. Instabilitäten beinhaltet. Am Central wird mit der Tram-Seitenlage

und der Auslagerung einer Haltekante ans Limmatquai ein Angebot geschaffen, das den Ansprüchen der Behindertengleichstellung genügen kann. Die Wendemöglichkeit des Bus 46 am Sihlquai ist aus geometrischen Gründen fraglich. Die Auffächerung der Tramhaltestelle Bahnhofquai erlaubt es, gegenüber der heutigen Doppelhaltestelle, wo die Position nahe aufeinander folgender Tramkurse willkürlich ausfällt, eine vollends behindertengerechte Lösung anzubieten und dadurch den Komfort für alle Fahrgäste zu steigern.

Für die grosse Menge der Fussgänger\*innen wird mit dem Stadtperron rund um den HB eine komfortable Zugangs- und Aufenthaltssituation geschaffen, die nicht zuletzt auch der besseren Orientierung dienen wird. Die punktuellen und vorwiegend mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Querungen à Niveau, aber auch die unterirdischen Wegführungen lehnen sich an die heutige Situation an. Von heute 14 Auf-/Abgängen im Bereich Bahnhofplatz, bestehend aus Treppen- oder Rolltreppenanlagen oder kombiniert, verbleiben im Vorschlag des Projektteams noch sechs Auf- und Abgänge. Die Auswirkungen dieser Reduktion auf die Personenströme sind noch offen. Der Querungsdruck auf die Infrastrukturanlagen von Strasse und ÖV wird dadurch aber deutlich zunehmen. Die neue Fusswegführung mit dem Schützensteg und die optimierte Lage des Mühlestegs werden als sinnvolle Netzergänzungen eingeschätzt. Netz und Führung des Veloverkehrs sind hierarchisch und logisch aufgebaut und stellen die Erschliessung und Erreichbarkeit des Raums HB / Central mit dem Velo sicher. Auf der Ost-Seite des HB werden zwei grosse unterirdische Veloabstellanlagen vorgeschlagen.

Das Team liefert einen vorbildlichen Nachweis, wie die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsmittel optimaler aufeinander abgestimmt werden können (Koexistenz Ansatz). Dabei werden auf Grund der komplexen hohen Anforderungen für einen stabilen Betrieb sowohl beim ÖV wie beim MIV, die Grenzen dieses Ansatzes sichtbar. Vor allem im Raum Bahnhofquai, Bahnhofbrücke und Central bleibt die Dominanz der Verkehrsinfrastruktur hoch.

Der verkehrliche Ansatz des Studios Vulkan ist in seiner Gesamtheit konsistent und vermittelt den Eindruck von Kontinuität, indem das heutige Verkehrssystem in der Grunddisposition weitgehend erhalten bleibt und sich gut aus dem heutigen Bestand weiterentwickeln lässt. Allerdings ist anzumerken, dass die Verlegung der heutigen Traminfrastruktur auf das Stadtperron einen hohen Aufwand erfordert.

## 5.2 Team Van de Wetering

### Städtebau, Stadtraum & Freiraum

Die städtebauliche Vision für den Masterplan HB / Central 2050 des Teams Van de Wetering basiert auf einer hohen Gewichtung des Fussverkehrs «Power of the Pedestrian» und drei übergeordneten Leitideen: der grosszügige Stadtraum, zwei Bahnhöfe – viele Identitäten und das Ringsystem.

**Der grosszügige Stadtraum:** Ein grosszügiger Stadtraum erstreckt sich von der Europaallee über die Limmat zum Central und vom Platzspitz bis zur Uraniastrasse. Er ist durchgehend hindernisfrei, attraktiv gestaltet und bietet besonders viel Platz für den Fussverkehr «Power of the Pedestrian», die übrigen Verkehrsflächen sind stark reduziert. Die Lage beidseitig der Limmat wird als grösste Besonderheit des Raums HB / Central verstanden und mit dem «Sprung über die Limmat» thematisiert.

**Zwei Bahnhöfe – viele Identitäten:** Die Sihl gliedert den Hauptbahnhof in zwei Teile, den traditionellen «Hauptbahnhof» im Bereich des historischen Bahnhofgebäudes und den modernen Bahnhof «Zürich-Sihl» westlich der Sihl (Passage Sihlquai mit Aufgängen zum Europaplatz bzw. zum Zollplatz). Die Unterscheidung der zwei Bahnhöfe und die Besonderheiten der verschiedenen Bahnhofseiten bilden die Ausgangslage für eine differenzierte Nutzung und Gestaltung. Der «Hauptbahnhof» wird als zentrale Drehscheibe mit dreiseitiger Ausstrahlung zum Bahnhofplatz im Süden, dem Museumsplatz im Norden und dem Bahnhofquai / Limmatraum / Central im Osten gelesen. Der Bahnhof «Zürich-Sihl» orientiert sich zum Kreis 5 im Norden und der Europaallee im Süden; in Bezug auf die Anbindung ans städtische ÖV-Netz spielt er laut Team Van de Wetering eine untergeordnete Rolle.

**Das Ringsystem:** Die vielen und unterschiedlichsten Interessen, die im Raum HB – Central aufeinandertreffen, machen ihn zu einem hochkomplexen Ort. Zur Stärkung der Synergien und zur Vermeidung von Konflikten wird konzeptionell ein Ringsystem etabliert, mit dem die verschiedenen Ansprüche priorisiert und gegliedert werden. Im innersten und ersten Ring liegt das sehr stark frequentierte Dreieck Bahnhofplatz – Bahnhofquai – Central mit mondäner Ausstrahlung und grossen Fussverkehrsströmen. Hier gibt es ungestörte, sichere Fusswege und Umsteigebeziehungen sowie Runshopping und Take-Away-Angebote. Im zweiten Ring wird das Tram angeordnet und in zwei Polen gebündelt. Im dritten Ring fährt das Velo «in der dritten Reihe». Hier gibt es auch ruhige, gut vernetzte und quartierorientierte Freiräume mit ergänzenden Einkaufs- und Gastronomieangeboten. Der MIV wird in eine vierte Reihe ausserhalb des eigentlichen Bahnhofsareals verlagert. «Aufräumen» ist das Stichwort, das die Voraussetzungen für den grosszügigen Stadtraum, die erste übergeordnete Leitidee, schafft.

Das Team Van de Wetering zeichnet eine städtebauliche Vision für den Raum HB – Central, die ein grosses Potenzial für diesen für Zürich so zentralen Stadtraum verspricht. Die Umsetzung der Leitideen, auf denen die Vision basiert, namentlich das Ringsystem mit der neuen Organisation des Verkehrs, insbesondere des MIVs, verlangt allerdings von Öffentlichkeit und Politik klare Bekenntnisse und grosse Anstrengungen.

Die beeindruckende Bearbeitungstiefe über alle Disziplinen ermöglicht die dazu notwendigen Diskussionen.

Besonders interessante Elemente der städtebaulichen Vision sind:

- Die Begrünung der Ufer von Limmat und Sihl verbindet die beiden städtischen Flussräume mit dem Platzspitzpark, die besondere Lage des Bahnhofs Zürich am Rand des Parks und am Wasser wird erlebbar.
- Der Brückenschlag vom Bahnhofquai über die Limmat zum Neumühlequai und Central. Räumlich, aber auch buchstäblich führt eine Fussverkehrsbrücke zur neuen Tramhaltestelle am Neumühlequai.
- Der Fussverkehrssteg über die Sihl erweitert das Fusswegnetz von der Europaallee über die Schützengasse und über den neu positionierten Mühlestege direkt zum Limmatquai. Auch dies erhöht die Durchlässigkeit und die stadträumliche Qualität.
- Die Befreiung der Plätze, nicht nur vom MIV, sondern auch von den Tramhaltestellen eröffnet ganz neue Gestaltungsmöglichkeiten, Orientierung, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten.

Für die Befreiung der Plätze werden die Tramhaltestellen in Strassenräume verschoben, mit klaren Vorteilen zumindest aus stadträumlicher Sicht. Zwischen Central und Bahnhofquai / Bahnhofplatz nimmt die Bahnhofbrücke die Haltestellen auf. Hier ist das Risiko gross, dass der Limmatraum räumlich zäsiert wird, was die städtebauliche Vision empfindlich schwächen würde.

### **Sozialraum**

Fussgänger\*innen zuerst – und zwar hindernisfrei, sicher und mit einer guten Orientierung, lautet eines der zentralen Prinzipien im Ansatz des Teams Van de Wetering. Die Macht des Fussverkehrs wird als eine Spezifik erkannt, die den Raum um den Hauptbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe voraussichtlich auch Mitte des 21. Jahrhunderts noch prägen wird. Entsprechend ist die Perspektive der Fussgänger\*innen systematisch auf allen Ebenen des Vorschlags hoch gewichtet. Aus sozialräumlicher Perspektive liegt in dieser Priorisierung die grossartige Chance des Ansatzes: Es soll viel Platz geschaffen werden für Durchgangs-, Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten. Durch das «Aufräumen» werden die vom MIV-befreiten, begrünten und durch Entsiegelung und Baumkronen gekühlten neuen Stadträume frei für unterschiedliche Nutzungen und Aneignungsmodi.

Allerdings werden die zurückgewonnenen Qualitäten in den zentralen Räumen Bahnhofplatz und Museumsplatz erst in relativ langfristiger Perspektive erfahrbar. Rasche und für breite Bevölkerungsgruppen relevante Aufwertungsmassnahmen betreffen das Central sowie die Uferzonen von Sihl und Limmat, die bereits in der ersten Etappe zugänglich werden und damit die einzigartige Lage des Hauptbahnhofs zwischen zwei Flüssen erlebbar machen.

Eine besondere Qualität des Ansatzes liegt in der durch das Ringsystem gestärkten Orientierung. Unterschiedliche «Geschwindigkeiten», Identitäten und Ausstrahlungen der Stadträume in den verschiedenen Ringsequenzen werden zu Ausgangsbedingungen für

spezifische Gestaltungen. So schafft das Freispielen und Inszenieren von identitätsstiftenden Bestandsbauten und Grünräumen auch einen sozialräumlichen Mehrwert: Das Bahnhofquartier wird wieder hochgradig erkennbar und die unterschiedlichen Qualitäten der Räume mit Bezug zu den «zwei Bahnhöfen» (Sihlraum, Europaplatz und Zollplatz vs. Limmatraum, Bahnhofplatz, Central / Neumühlequai) werden erfahrbar.

Der Beitrag schafft starke Bilder und suggestive Vorstellungswelten, es macht die Qualitäten der angestrebten Massnahmen im Postkartenformat erkennbar. Gezeigt wird in diesen Bildern aber ausschliesslich die «Sonnenseite» urbanen Lebens. Die Perspektiven fokussieren auf die Nutzungsbedürfnisse gesellschaftlich hoch integrierter urbaner Bevölkerungsgruppen wie mobile Arbeitstätige und Konsument\*innen im mittleren Alter. Die soziale Schere zwischen diesen Bevölkerungsgruppen und jenen mit prekäreren Lebensbedingungen oder weniger reibungslosen Raumnutzungen, die sich in Zukunft voraussichtlich noch weiter öffnen wird, gelangt nicht in den Blick; die Raumnutzungsbedürfnisse von Jugendlichen, älteren und hochaltrigen Menschen, Migrant\*innen, Geflüchteten, Fussballfans, Reisegruppen, Demonstrant\*innen, Randständigen usw., die im Bahnhofsraum unverzichtbar zum Leben der Stadt gehören, müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Die Robustheit der neuen Stadträume für die Herausforderungen durch ein extrem breites und heute noch nicht restlos abschätzbares Spektrum von Nutzer\*innen und Nutzungen, die auch in Zukunft grundlegend sein werden für städtisches Leben, müsste noch aufgezeigt werden.

### **Stadtklima**

Das Team sieht entlang dem Bahnhofquai und dem Papierwerd-Areal eine doppelte Baumreihe auf einer Grünfläche, sowie Treppen zur Limmat auf der ganzen Länge vor. Beim Bahnhofquai ist zudem eine mehrheitlich entsiegelte Platzfläche mit Wasserspielen und vereinzelt Bäumen angedacht. Beim Central werden ebenfalls Flächen entsiegelt und Bäume vorgeschlagen, die Abkühlung bringen sollen. Beim Bahnhofplatz wird, wie beim Central, durch die Verschiebung der Haltestellen Platz freigespielt und Bäume in den ehemaligen Treppenabgängen vorgeschlagen. In Kombination mit den Massnahmen an der Oberfläche, unversiegelte Materialisierung und Wasserspiele, wird so ein grossflächiger klimatisch angenehmer Bereich auf dem Platz ermöglicht. Die exponierte Südseite des Hauptgebäudes sollte dabei aber im Sommer besser gegen die Sonne geschützt werden. Bei der Gessnerallee werden zwar die Tramtrassen begrünt, aber es werden die bestehenden Bäume für die Verschiebung der Strasse geopfert. Die vorgeschlagenen Massnahmen beim Zoll- sowie Löwenplatz bringen auch eine klimatische Verbesserung zur heutigen Situation. Ebenso wird der Museumsplatz durch die Bepflanzung mit Bäumen auf der Nordseite des HB klimatisch verbessert, wobei dieser Bereich unterbaut ist und die tatsächliche Umsetzbarkeit deshalb erst aufgezeigt werden muss.

Die vorgeschlagenen Massnahmen bringen eine wesentliche Verbesserung zu heute, sind aber ebenfalls angesichts des erwarteten zukünftigen Klimas nicht genügend.

Die qualitative Interpretation der Wirksamkeit der Handlungsansätze aus der Fachplanung Hitzeminderung der Stadt Zürich ist hier eine stufengerechte Anwendung. Diese

erlaubt eine flächen- oder objektbezogene Zuweisung der Wirkung, was eine klare Abbildung erleichtert und hier gut dargestellt ist. Jedoch wurden die Wirkungssperimeter nicht abgebildet. Diese Betrachtungsweise hat aber auch die Beschränkung, dass Wirksamkeiten auf optimalen Konditionen beruhen, die Pflanzen also beispielsweise genug Wasser zur Verfügung haben, was bei einer Hitzeperiode meist nicht gegeben ist. Ist zu wenig Wasser vorhanden, so verlieren pflanzenbasierte Massnahmen ihre Wirksamkeit teilweise oder komplett. Welche Massnahmen werden dann eingesetzt?

Kombiniert mit der Karte «Hitzebelastung im Strassenraum» könnte überprüft werden, wie weit die heutige Wärmebelastung reduziert werden kann. Positiv ist, dass bereits die möglichen Baumarten und die Ökologie thematisiert werden. Das Team schlägt auch eine Begrünung der Dachflächen des HB vor. Der Gebäudekomplex (mit Perrons) sollte noch mehr in die Betrachtungen mit einbezogen werden. Die räumliche Anordnung der klimatischen Massnahmen im Raum scheint hier kohärent.

### Verkehr

Die zugrunde gelegte Prämisse mit einer Reduktion der MIV-Ströme um rund 20 bis 35 Prozent im Raum HB / Central, gekoppelt mit einer MIV-freien Achse Löwenstrasse – Bahnhofplatz – Central und der Verlegung der Tramhaltestelle HB / Bahnhofplatz in die umliegenden Zufahrtsachsen, schafft ein substantielles Verbesserungspotenzial, namentlich für den Fuss-, aber auch für den Veloverkehr. Einerseits werden dadurch die Fusswegdistanzen für ÖV-Umsteigende zwischen Tram und Bahn teilweise zwar markant vergrössert, andererseits wird für die Fussgänger\*innen flächiges Queren des Bahnhofplatzes in weiten Teilen ermöglicht, sofern tatsächlich nur zwei Tramgleise nötig sind. Von heute 14 Auf-/Abgängen im Bereich Bahnhofplatz, bestehend aus Treppen- oder Rolltreppenanlagen, teilw. auch kombiniert, verbleiben im Vorschlag des Projektteams noch drei Auf- und Abgänge. Die Auswirkungen dieser Reduktion auf die Personenströme sind noch ungeklärt. Der Querungsdruck auf die Infrastrukturanlagen des ÖV wird dadurch aber deutlich zunehmen. Ebenso ist mit einer deutlich höheren Belastung der verbleibenden Auf- und Abgänge zu rechnen. Die Konsequenzen auf die Sicherheit sind noch offen. In der Bilanz werden die hoch frequentierten Tramhaltestellen südlich des HB um eine Haltestelle reduziert; was das für die Personenströme bedeutet, ist noch ungeklärt.

Mit der neuen Tramführung über den Neumühlequai und der Verlegung der Tramhaltestelle Central auf die Bahnhofbrücke wird das Tramnetz betrieblich neu gedacht und das Central für Fussgänger\*innen aufgewertet. Die vorgeschlagene Linienführung von Tram 4 und 15 sind so denkbar und eine Chance für die Entlastung von Bahnhofquai und Central. Die Bestrebung, mit der Ersatz-Doppelhaltestelle auf der Bahnhofbrücke eine behindertengerechte Lösung umzusetzen ist positiv zu würdigen, gelingt aber nicht konsequent. Einerseits ist eine Doppelhaltestelle aus Sicht von Sehbehinderten keine optimale Lösung, da die Position der Trams in der Haltestelle oft nicht bestimmt werden kann. Diese hängt von der Knotensteuerung bei eng aufeinander folgenden Kursen ab. Andererseits liegen längere Wege zu den ÖV-Haltestellen nicht im Sinne von mobilitätsingeschränkten Menschen.

Wie weit die vorgeschlagene Durchbindung der Buslinien 31 und 46 Sinn macht, ist aufgrund der aktuellen VBZ-Netzentwicklung zu überprüfen.

Für die Velofahrenden wird ein hierarchisches und logisch aufgebautes Angebot geschaffen, das die Durchgängigkeit des Netzes sowie Erschliessung und Erreichbarkeit des Raums HB / Central sicherstellt. Der das Bahnhofgebiet querende Veloverkehr erhält bei den Querungen Bahnhofquai, Museumstrasse und beim Central massiv bessere Bedingungen.

Im MIV-Netz müssen als eine Konsequenz alternative Achsen, insbesondere die Ost-Westachse Mühlegasse – Uraniastrasse, stärker belastet werden. Welche weiteren Konsequenzen (flankierende Massnahmen) bzw. Voraussetzungen sind dafür zu schaffen?

In diesem Ansatz mit einem weitgehend vom MIV befreiten Bahnhofumfeld wird vorbildlich aufgezeigt, welches Optimierungspotential für den Fuss- und Veloverkehr entsteht. Die Dominanz der Verkehrsinfrastrukturen für den MIV wie auch für den öffentlichen Verkehr kann massiv reduziert werden. Auf Grund der betrieblichen Analysen kann auch vermutet werden, dass aus diesem Konzept substantielle betriebliche Optimierungen für den Trambetrieb resultieren.

Der verkehrliche Ansatz des Teams Van de Wetering ist in seiner Gesamtheit konsistent und führt mit seinen prägnanten Eingriffen zu einer weitreichenden Neudisposition des heutigen Verkehrssystems.

## 5.3 Gemeinsamkeiten der Beiträge

### **Städtebau, Stadtraum & Freiraum**

Der Bahnhof im Zentrum der Stadt, zwischen Limmat und Sihl, wird bei beiden Beiträgen als zentrales Thema bearbeitet. Mit einer Neuordnung des Verkehrs – in erster Linie des MIVs, aber auch des ÖVs – werden die vorhandenen Stadträume entrümpelt und freigespielt, wodurch die Qualität der besonderen Lage, die den Hauptbahnhof Zürich auszeichnet, überhaupt erst wieder erlebbar wird. Beide Beiträge erhöhen mit unterschiedlichen Mitteln die Durchlässigkeit zwischen den einzelnen Stadträumen und schaffen ein eigentliches Raumkontinuum, das den Bahnhof als Ganzes mit einbindet. Die verbesserte Orientierung und generell höhere Aufenthaltsqualitäten führen zu einer funktionalen Aufwertung mit klarem Mehrwert.

### **Sozialraum**

Beide Ansätze gehen von Grundprämissen aus, die für den Sozialraum auch längerfristig Gültigkeit haben werden: Der Bahnhofraum als vom Fussverkehr geprägtes Stück Stadt im Ansatz des Teams Van de Wetering und der extreme Öffentlichkeitsansatz im Vorschlag des Teams Vulkan bergen grosse Potenziale für die Stadtgesellschaft. Das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen beim raschen oder gemächlichen fustläufigen Durchqueren ebenso wie das Verweilen erhalten im Verhältnis zum heutigen Zustand in beiden Vorschlägen bedeutend mehr Platz und Aufmerksamkeit. Die unterschiedlichen Qualitäten der einzelnen Stadtbausteine werden in beiden Beiträgen sorgfältig untersucht, hervorgehoben und weiterentwickelt.

### **Stadtklima**

Beide Beiträge verorten mehr Bäume im Perimeter, sehen hellere Strassenbeläge vor, begrünen insbesondere den Bahnhofquai durch Bäume und Rasenflächen wesentlich besser als heute und schaffen dort einen Bezug zur Limmat. Beide begrünen auch die Tramtrassen und entsiegeln grössere Flächen. Es verbleiben aber bei beiden grosse offene Flächen ohne ausreichende Massnahmen für eine komfortable Nutzung bei Hitzeperioden.

Bei beiden Beiträgen könnten die Massnahmen zur Hitzeminderung daher noch konsequenter vorgenommen werden: z. B. könnte dem Fuss- und Veloverkehr noch klarer Raum zugewiesen und so mehr Fläche für Klimamassnahmen freigespielt werden.

Bei beiden werden temporäre grossflächige Verschattungen nicht in Betracht gezogen. Ebenso wird zu wenig auf die Bereitstellung und Speicherung von Wasser für trockene Phasen, sowie die Problematik des Starkregens eingegangen.

### **Verkehr**

Beide Teams legen eine ähnlich grosse Verkehrsreduktion beim MIV zugrunde, um die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleisten zu können. Im Weiteren schlagen beide Teams eine vollständige Verlegung des MIV auf der Nord-Süd-Achse in die neu zu konzipierende MIV-Unterführung Bahnhofquai vor.

Das Veloverkehrsangebot ist in weiten Teilen ähnlich, wobei das Team Van de Wetering keine Führung durch das Platzspitzareal vorsieht. Die Bedeutung des Schützenstegs und die Aufwertung der Passage Gessnerallee werden von beiden Teams hervorgehoben.

Beide Ansätze sehen eine Aufwertung des Fusswegnetzes und gewährleisten die Anlieferung und Gewerbeverkehr.

## **5.4 Unterschiede der Beiträge**

### **Städtebau, Stadtraum & Freiraum**

Der Hauptunterschied liegt beim verkehrlichen Ansatz. Das Team Studio Vulkan verfolgt das Prinzip der Koexistenz oder Inklusion, der MIV wird im Bereich des Bahnhofs zwar reduziert, aber nicht gänzlich verlagert. Das Stadtperron ordnet die Umsteigebeziehungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer\*innen, bündelt die Ein-/Ausgänge zu ShopVille und Tiefbahnhöfen und schafft eine gute Orientierung. Neben dem Bahnhofplatz werden der Museumsplatz im Norden sowie die beiden neueren Plätze, Europa- und Zollplatz, als gleichwertige Zugänge zum Bahnhof gelesen, die sogenannten Trittsteine. Als Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren greifen sie deren unterschiedliche Charaktere auf und sind entsprechend differenziert gestaltet. Auf der Basis einer umfassenden städtebaulichen Analyse werden vorhandene Qualitäten herausgeschält und verstärkt, Vertrautes und Bewährtes beibehalten.

Der radikalere verkehrliche Ansatz des Teams Van de Wetering - Verlagerung des MIVs aus dem Bahnhofareal hinaus, Verlagerung der Tramhaltestellen aus den Plätzen in die Strassen resp. auf die Brücken – befreit die Plätze und eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten. Die Entflechtung des Tramnetzes ermöglicht einen buchstäblich neuen Brückenschlag vom Bahnhof- zum Neumühlequai, was die gute räumliche Verbindung zum Central, dem Zugang zum Hochschulquartier und der rechtsseitigen Altstadt zusätzlich stärkt.

### **Sozialraum**

Der Ansatz des Teams Vulkan macht deutlich, dass für die im Masterplan HB / Central anvisierte langfristige Prozessperspektive Halte- und Schnittstellen zur Evaluation und Reflexion des bislang Erreichten und für die Überprüfung der Zielformulierung unumgänglich sind. Das Team schlägt vor, im Sinne einer lernenden Planung, systematisch vor der Entwicklung konkreter Realisierungsvorhaben Beteiligungsprozesse durchzuführen. Im Ansatz des Teams Van de Wetering werden Zwischenhalte und Mitwirkungsprozesse nicht vorgeschlagen, aber auch nicht ausgeschlossen.

Der Beitrag des Teams Vulkan thematisiert mit dem Vorschlag des «Wartsaal 2.0» explizit, dass der Bahnhof Raum bieten sollte für den konsumfreien Aufenthalt von marginalisierten Bevölkerungsgruppen. Im Vorschlag des Teams Van de Wetering ist der Aufenthalt randständiger Menschen vorab nicht Thema; der Ansatz lässt aber Spielräume offen, um der Nachfrage nach derartigen Räumen nachzukommen. Jedenfalls ist ein

grosses Potential vorhanden für Aufenthalt und Aneignung, das Schaffen von Treffpunkten und Begegnungsorten, für Orientierung, Repräsentationsfunktion, Nutzungsvielfalt, Spielraum etc. für die verschiedensten Nutzergruppen und Bedürfnisse (Stichwort Diversität).

### **Stadtklima**

Vor allem die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes ist unterschiedlich. Beim Team Van de Wetering besteht die Möglichkeit Bäume in den Treppenaufgängen der ehemaligen Tramhaltestellen zu platzieren und somit ein grösseres Kronendach zu ermöglichen als das Team Vulkan, das die Bäume am Rande platziert. Auch der Umgang mit den Oberflächen ist unterschiedlich. So setzt das Team Vulkan, bedingt durch die geringe Verschattung durch Bäume, auf eine helle wasserspeichernde Betonfläche und temporäre Massnahmen der Benetzung. Beim Team Van de Wetering werden teilweise unversiegelte Flächen und Wasserspiele eingesetzt, um den Raum weiter klimaangepasst zu gestalten.

Der direkte Bezug zur Limmat ist beim Team Van de Wetering viel grösser als beim Team Vulkan. Umgekehrt schafft es dieses Team, beim Bahnhofquai eine grössere Rasenfläche vorzusehen, was aber bei Van de Wetering auch möglich wäre.

Das Central wird unterschiedlich bespielt, so erlaubt die Aufhebung der Haltestelle bei Van de Wetering eine freiere, somit auch klimawirksamere Gestaltung des Platzes.

### **Verkehr**

Mit Ausnahme der verkehrsfreien Mühlegasse und Rudolf-Brun-Brücke wickelt das Team Studio Vulkan den MIV mit reduzierten Kapazitäten weitgehend auf dem heutigen Netz ab. Der Ansatz des Teams Van de Wetering umfasst eine gebündelte Neuverteilung der Kapazitäten auf verschiedene Achsen, was grundsätzlich immer auch spezielle Lösungen für Taxi-, Anlieferungs- und Gewerbeverkehr erfordert.

Beim ÖV schlägt Van de Wetering die Verlegung der Haltestelle HB / Bahnhofplatz in die untere Löwenstrasse, die Verlegung der Tramhaltestelle Central auf die Bahnhofbrücke sowie eine neue Tramführung via Neumühlequai vor, was die Anzahl Haltestellen um den HB reduziert und die Umsteigewege verlängert. Der Ansatz des Studios Vulkans verlegt die heutige Tramführung von der Löwenstrasse in die Kasernenstrasse / Postbrücke mit neuem Umsteigepunkt Europaallee bei der Passage Sihlquai.

Die externe Würdigung der beiden Team-Beiträge aus Optik der Verkehrstechnik und der Verkehrsfluss-Simulation zeigt im betrieblichen Ablauf und in der verkehrstechnischen Machbarkeit substantielle Unterschiede. Demnach wird der Ansatz des Teams Studio Vulkan als betrieblich komplexer und verkehrstechnisch problematischer eingeschätzt. Demgegenüber wird der Ansatz des Teams Van de Wetering als betrieblich flexibler und verkehrstechnisch einfacher umsetzbar eingeschätzt. Allerdings werden diese Vorteile auch durch das Weglassen einer Tramhaltestelle erzielt. Die Auswirkungen dieser Massnahme sind noch nicht geklärt: reduzierte Erschliessungsgüte des HB, lange Umsteigewege und sehr hohes Personenaufkommen an den verbleibenden Tramhaltestellen.

## 6 Echogruppe 2

### 6.1 Einleitung

In der zweiten Stufe der Testplanung wurden die gleichen Personen der Echogruppe 1 zu einer zweiten Veranstaltung eingeladen, um die planerischen Überlegungen für die direkt Betroffenen transparent zu machen. Im Weiteren sollten Stossrichtungen und Lösungsansätze auf ihre Akzeptanz und Tragfähigkeit überprüft werden. Die Rückmeldungen der Echogruppe wurden vom Beurteilungsgremium diskutiert sowie bei der Vorbereitung der Synthesephase wie auch für die Erarbeitung des Masterplans einbezogen.

### 6.2 Ablauf

Am 14.05.2022 wurden die Beiträge der zwei Bearbeitungsteams der Stufe 2 der Echogruppe durch die Bearbeitungsteams präsentiert und im Rahmen einer Plakatausstellung weiter erläutert. Für die Echogruppe wurde für eine gute Vorbereitung und Vorinformation wiederum eine Online-Ausstellung eröffnet, in der die beiden Arbeiten ausführlich dargestellt wurden. In Gruppenarbeiten wurden die Beiträge in der heterogen zusammengesetzten Echogruppe diskutiert. Die Rückmeldung aus der zweiten Echogruppe umfasst die Zustimmung zu den Ideen oder Visionen, wie auch Bedenken und weitere Hinweise für die nächste Planungsphase.

### 6.3 Ergebnisse

Die Gespräche der ersten Echogruppe vom 29.05.2021 ergaben einen breiten Konsens bezüglich Handlungsbedarf und den ersten aufgezeigten Stossrichtungen. In der zweiten Echogruppe vom 14.05.2022 wurde darauf aufbauend die Zielbilder besprochen. Diese fanden in den grossen Zügen auch grossmehrheitliche Zustimmung. Diskutiert wurden aber auch einige Bedenken oder die im Detail noch nicht ersichtlichen Lösungen in der konkreten Umsetzung.

#### **Grossmehrheitliche Zustimmung**

Auf grosse Zustimmung trifft der Ansatz den Fussgänger\*innen für die Bewegung und Aufenthalt zusätzliche Flächen einzuräumen. Dies mit dem Ziel, mehr Platz zu erhalten für die vielen Wegbeziehungen und Querungen zur Erreichung der öffentlichen Verkehrsmittel, wie auch für eine bessere Aufenthaltsqualität im Perimeter. Damit einher geht eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs mitsamt einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs. Dies wird grossmehrheitlich begrüsst, sofern die Wohnquartiere nicht zusätzlich belastet werden.

Die Beteiligten begrüsst zudem, dass die Planungsteams auch eine Neuordnung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angedacht haben. Eine mögliche Verlagerung der Tramhaltestelle Central auf die Bahnhofbrücke, wie auch die Schaffung einer Haltestelle Europaallee, wird von mehreren Gruppen begrüsst.

Die stärkere Begrünung dieses zentral gelegenen städtischen Raums, der Zugang zum Wasser mitsamt der Schaffung neuer attraktiver Freiräume stösst auf grossen Anklang. Auch hinsichtlich eines angenehmeren Mikroklimas werden diese Massnahmen befürwortet. Die einzigartige Lage des Hauptbahnhofs auf einer Halbinsel zwischen zwei Flüssen bietet dafür eine hervorragende Ausgangslage.

### **Bedenken und Kontroversen**

Kontrovers diskutiert wurde die angedachte deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs respektive des Durchgangsverkehrs. Insbesondere wie man diese Reduktion organisieren sollte und ob sie genügend stark ausfällt. Betont wird, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs sicher grössere Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem hätte. Zudem wurde festgehalten, dass eine Verlagerung des Verkehrs in die angrenzenden Quartiere vermieden und die Anforderungen für Anlieferung, Logistik und Erschliessung weiterhin gewährleistet sein müssen.

Hinsichtlich der Organisation des Veloverkehrs wurden einige Bedenken geäussert. Angesprochen wurden Nutzungskonflikte zwischen dem Velo- und Fussverkehr sowie dem Verkehr fahrzeugähnlicher Geräte in sogenannten «Mischzonen». Das Thema Velo sollte grundsätzlich vertieft und stärker gewichtet werden. Zudem fehlen den Rückmeldungen zufolge teilweise schnelle und direkte Velorouten bzw. auch Veloabstellplätze nahe an den Gleisen.

Auch der öffentliche Verkehr gab einiges zu Reden. Zu viele Tramschienen gefährden die Verkehrssicherheit der Fussgänger\*innen und schwächen die Aufenthaltsqualität im Perimeter.

Zusätzlich wurde mehrmals auf die Bedürfnisse der City-Logistik sowie des Taxiwesens verwiesen. Die Funktionalität des Raums muss aufrechterhalten bleiben, und die Anlieferung des Güterverkehrs wie auch die Versorgung durch Taxis sichergestellt sein. Die Anforderungen der Logistik sowie der Taxis sollen nochmals besser berücksichtigt werden.

### **Weitere Hinweise**

Ein wichtiges Anliegen für den weiteren Prozess besteht darin, den Dialog auf verschiedenen Ebenen aufrechtzuerhalten, um den Bedürfnissen der verschiedenen Stakeholder und Interessengruppen gerecht werden zu können. Der Dialog zwischen Stadt und Kanton, wie auch der Einbezug der breiten Bevölkerung und insbesondere der Jugendlichen soll an die Hand genommen werden.

Besonders betont wird das Anliegen einer genaueren Prüfung der angestrebten Veränderungen auf die verschiedenen Mobilitätsformen. Es muss geklärt werden, welche

Funktionen das Gebiet als «Mobilitätshub» in Zukunft erfüllen muss. Dabei müssen mitunter Fragen der Anlieferung, des Zugangs für das Gewerbe sowie der Parkierung (MIV, Velo oder beispielsweise auch der E-Trottinette) geklärt werden. Auch mögliche grossräumige Effekte der verkehrlichen Veränderungen auf das Gebiet ausserhalb des Perimeters müssen unbedingt betrachtet werden.

Da mit dem Masterplan für die Zukunft oder sogar für 2100 geplant wird, müssen sich wohl alle damit beschäftigen, wie die Mobilität in der Zukunft aussehen könnte.

Die Präsentation und Dokumentation der Veranstaltung, einschliesslich der Ergebnisse sind zum Herunterladen auf der Projektwebseite aufgeschaltet:

[stadt-zuerich.ch/masterplan-hb-central](http://stadt-zuerich.ch/masterplan-hb-central)

## 7 Schlussfolgerungen

Die Analyse und die Beiträge der vier Teams haben den grossen Handlungsbedarf und gleichzeitig das ausserordentliche Potential aufgezeigt, wie dieser Stadtraum zu qualitätsvollem Begegnungs-, Aufenthalts- sowie Ankunfts- und Durchgangsraum weiterentwickelt werden kann, ohne seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe zu verlieren. Für ein tragfähiges Zukunftsbild haben die nachfolgenden Schlussfolgerungen als eine besondere Bedeutung. Sie stellen wichtige Bausteine dar, die dafür notwendig sind und bestimmen die Qualität der Teilkonzepte und Teilräume. Gestützt auf die Schlussfolgerungen aus diesem Schlussbericht wird in der Synthesephase ein Masterplan erarbeitet, der die Grundlage für die weitere Entwicklung des Raums rund um den Hauptbahnhof aus städtebaulicher, freiräumlicher, stadtklimatischer, sozialräumlicher und verkehrlicher Sicht sein wird.

### 7.1 Allgemeines

Der Raum HB / Central ist im Zentrum von Zürich gelegen. Der Hauptbahnhof ist ein Ort des Ankommens, der Begegnung und des Aufenthalts im geschäftigen Mittelpunkt der Stadt und muss diese verschiedenen Funktionen aufnehmen. Der Hauptbahnhof Zürich und die Tram-/Bus-Haltestellen generieren heute Fussverkehrsströme mit 750'000 Personen pro Tag.

Der Hauptbahnhof ist eine Mobilitätsdrehscheibe und bietet Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Verkehrsmitteln. Er ist aber auch ein zentraler Stadtraum und Verbindungsraum zwischen den Quartieren im Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.

Um die künftig weiterwachsenden Verkehrsströme im vorgegebenen Raum aufzunehmen, müssen die effizienten, stadtverträglichen Verkehrsmittel priorisiert und entflechtet werden. Die Durchgangsfunktion des Raums für den motorisierten Individualverkehr ist aufzuheben, wobei die Zufahrt und Anlieferung zum Bahnhof und den angrenzenden Liegenschaften gewährleistet werden muss. Die im Laufe der letzten Jahrzehnte gewachsene Situation und verkehrliche Organisation ist aufzuräumen und für die Zukunft fit zu machen.

### 7.2 Städtebau, Stadtraum und Freiraum

Das Ankommen erfolgt heute nicht mehr nur am Bahnhofplatz. Mehrere Trittsteine, die direkt an den gebauten Strukturen des Bahnhofs und Gleisen andocken (Europaallee, Zollplatz, Bahnhofplatz, Platz Landesmuseum, Bahnhofquai) vernetzen den Bahnhof mit den angrenzenden Quartieren und dem Tram- und Busverkehr. Die Trittsteine in die

Quartiere sollen jeweils einen spezifischen Charakter mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten und einem hohen Anspruch bezüglich Orientierung und Atmosphäre haben, die durch das angrenzende Quartier mitgeprägt werden.

Die räumliche Abfolge von unterschiedlichen, miteinander verbundenen Stadträumen um den Bahnhof bildet ein Raumkontinuum. Der Stadtraum soll über das ganze Gebiet als kontinuierliche Sequenz von Räumen erlebbar gemacht werden, um das Umfeld des Bahnhofs vielfältig und das Ankommen und Bewegen in Zürich abwechslungsreich zu machen. Die unterschiedlichen, an den HB angrenzenden Stadträume sollen differenziert als einladende Orte mit hoher stadträumlicher Qualität, direkter Zugänglichkeit und Blickbeziehung zum Flussraum sowie den bekannten Merk- und Orientierungspunkten der Stadt gestaltet werden.

Die dritte Dimension, das Untergeschoss des ShopVille, ist zu beachten und konsequent als integraler Teil des Stadtraums weiterzuentwickeln. Die Bewegungsräume des ShopVille im UG des Bahnhofs und Bahnhofplatzes werden mit dem oberirdischen Stadtraum verschränkt. Die Bewegungsachsen im Stadtraum werden im System des ShopVille weitergeführt und mit grosszügigen, an zentralen Orten gelegenen Zugängen auf der Stadtebene verzahnt.

Das Volumen des Gebäudes «Habis Royal» erfüllt städtebaulich eine wichtige Funktion, indem es den historischen Bahnhofplatz nach Westen räumlich definiert. Es ist Teil der räumlichen Aufweitungen und Verengungen um den Bahnhof und macht so die Raumsequenzen erlebbar.

Das nordseitige Bahnhofsgebäude soll in Zukunft Nutzungen beinhalten, die den öffentlichen Raum Richtung Landesmuseum aktivieren und beleben. Dazu sind Umnutzungen, Öffnungen sowie Um- oder Neubauten denkbar. Die heutige Rückseite des Bahnhofs soll zu einer neuen Vorderseite entwickelt werden. Zwischen dem Landesmuseum und dem Hauptbahnhof spannt sich ein hochwertiger Platz auf, der einheitlich gestaltet wird. Der Zollplatz und der Zugang zum Bahnhof soll attraktiv entwickelt werden, wozu der Bahnhof ein neues Dach zum Zollplatz hin erhalten soll.

Die Lage auf einer Halbinsel bietet das Potenzial, qualitätsvolle und einladende Freiräume entlang der Flussufer zu schaffen und das Stadtklima positiv zu beeinflussen (Hitzeminderung). Verbunden über den bestehenden Platzspitzpark bilden die Freiräume entlang der beiden Flüsse eine räumlich verbindende Klammer. Das Element Wasser soll für die Menschen im Raum Hauptbahnhof zugänglich gemacht werden. Die beiden Flussräume sind differenziert und unterschiedlich zu gestalten, was sich auch in der Zugänglichkeit zum Wasser widerspiegelt.

### **7.3 Sozialraum**

Der Hauptbahnhof ist der öffentlichste Ort der Stadt, an dem unterschiedliche Menschen aufeinandertreffen. Hochschulen, kantonale Verwaltung, Europaallee, Niederdorf, Bahnhofstrasse oder ShopVille ziehen unterschiedliche Nutzergruppen an; sie sind Abbild der Diversität von Zürich und ihre Koexistenz ist Kern und attraktives Charakteristikum einer Stadt.

Der Hauptbahnhof und seine Umgebung ist ein wichtiger Treffpunkt, Ankunfts-, Orientierungs-, Repräsentations-, Begegnungs- und Aufenthaltsort und muss diesen Funktionen künftig besser gerecht werden. Diese Nutzungen benötigen genügend Flächen, die attraktiv gestaltet sind sowie logische, sichere Wegbeziehungen, die möglichst wenig durch die Trennwirkung des motorisierten Verkehrs unterbrochen werden.

Partizipation ist frühzeitig mitzudenken und, aufgrund der Langfristigkeit der Masterplanung, projektbezogen zum richtigen Zeitpunkt durchzuführen. Beteiligungsprozesse sollten, im Sinne einer lernenden Planung, systematisch vor der Entwicklung konkreter Realisierungsvorhaben durchgeführt werden.

Das Denken in drei Dimensionen bietet auch sozialräumlich grosse Potenziale: Das ShopVille oder das heutige Globusprovisorium sind nicht nur gewerblich genutzte Räume, sondern auch wichtige Sozialräume für unterschiedliche Gruppen.

Die Auswirkungen einer Reduktion des MIV-Transits aus dem stark frequentierten Bahnhofsraum auf die sozialräumlichen Qualitäten der umliegenden Strassen und Quartiere ist zu überprüfen.

## 7.4 Stadtklima

Das Stadtklima, die Ökologie und die Natur an den beiden städtischen Flussräumen sind wichtige Themen der Stadtentwicklung. Sie sind bei den vertiefenden Planungen für die zukünftige Nutzung durch Mensch und Tier integral zu bearbeiten.

Begrünte Freiräume haben einen grossen Effekt (genügende Versorgung mit Wasser vorausgesetzt) auf die Hitzeminderung. Der Ansatz eines zusammenhängenden Grünraums entlang der Flussufer bietet daher ein hohes Potenzial für die positive Entwicklung des lokalen Stadtklimas und der Ökologie.

Neue Baumpflanzungen prägen das Stadtbild massgeblich, sie verbessern das Stadtklima insbesondere im Sommer und schaffen angenehme Bedingungen für Aufenthalt und Atmosphäre des Stadtraums.

Der Flächenanteil versiegelter Verkehrsflächen und Parkplätze soll durch Entsiegelung, die auch als Speicher bei Starkregenereignissen dienen, reduziert werden.

Die Nutzung (Aufenthalt) der Räume (ober- und unterirdisch) verändert sich saisonal und sollte entsprechend berücksichtigt werden.

Es ist primär auf natürliche Massnahmen zur Hitzeminderung zu setzen und nur dort, wo dies nicht möglich ist, auf technische zurückzugreifen.

Eine Reduktion des MIV vermindert auch die anthropogene Wärmeproduktion, den Schadstoffeintrag und die Lärmentwicklung.

## 7.5 Fussverkehr

Der Hauptbahnhof Zürich wird von täglich rund 750'000 Personen frequentiert, wobei rund zwei Drittel davon Bahnkunden sind. Diesen Fussgängerströmen, die künftig noch weiter zunehmen werden, muss innerhalb und ausserhalb des Bahnhofs ausreichend Platz angeboten werden. Direkt um den Hauptbahnhof wird der Fussverkehr qualitativ

am höchsten gewichtet. Der grosszügige Stadtraum soll durchlässig, hindernisfrei, attraktiv gestaltet werden und bietet somit besonders viel Platz für Fussgänger\*innen. Eine attraktive Kombination von Fussverkehr mit dem öffentlichen Verkehr wird den zentralen Funktionen des Orts gerecht, bietet eine hohe Zugänglichkeit zu den verschiedenen Orten und schafft eine hohe Interaktion mit den publikumsorientierten Nutzungen.

Neue attraktive Wegverbindungen für den Fussverkehr stärken die Vernetzung um den Bahnhof. Aufgrund der Lage zwischen zwei Flüssen sind zur Vernetzung der Fusswegbeziehungen neue Verbindungen mittels neuer Brücken (u.a. Schützensteg, Verlegung Mühlesteg) wünschenswert. Zusätzliche Flussquerungen für den Fussverkehr (u.a. Bahnhofquai-Neumühlequai, Landesmuseum-Stampfenbachplatz) sind zu prüfen.

Die verschiedenen Ebenen des Bahnhofs – historische Gleisebene und Tiefbahnhöfe mit ShopVille – sind Teil des Stadtraums und sollen übersichtlich miteinander verbunden werden. Die mittlere Passage z. B. des ShopVille (Gessnerallee) soll entlang der Sihl mit grosszügigen Zugängen nach Norden und Süden ausgestattet werden. So werden die Durchlässigkeit zwischen den Stadträumen Gessnerallee und Platzspitz erhöht sowie die Besucherebene im Untergeschoss und das ganze östliche Sihlufer aufgewertet.

Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Koexistenzprinzip, gegenseitige Rücksichtnahme) wird gefördert.

## 7.6 Veloverkehr

Um der zunehmenden Bedeutung des Velos gerecht zu werden, sind um den Hauptbahnhof (Velo-Ring) und zum Hauptbahnhof sichere, durchgehende, komfortable und möglichst direkte Velo-Verbindungen zu schaffen. Die verschiedenen Velorouten sollen attraktiv und möglichst konfliktfrei gestaltet werden. Mit einem Velo-Ring in zweiter Tiefe kann das direkte Bahnhofsumfeld, insbesondere der Bahnhofplatz zugunsten des Fussverkehrs entlastet werden.

Die Ausgestaltung des Velonetzes ist hinsichtlich der unterschiedlichen Geschwindigkeiten abzustimmen. Insbesondere bei der Führung über Platzbereiche sind stadträumliche, funktionale und sicherheitsrelevante Aspekte mit einzubeziehen.

Die Velostationen und Abstellanlagen lenken den Veloverkehr: Auf der Ostseite des Bahnhofs werden zwei neue unterirdische Velostationen mit direktem Zugang zum Bahnhof angeordnet. Die Lagen der unterirdischen Veloabstellanlagen sind zu klären. Es ist zu vertiefen, in welcher Qualität und Quantität ein zusätzliches, oberirdisches Angebot an Veloabstellplätzen notwendig ist.

## 7.7 Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen im Perimeter haben eine stark raumprägende Wirkung (u.a. auch durch die Haltestelleninfrastruktur). Die Haltestellenarchitektur soll sich gestalterisch den Räumen unterordnen und nicht die Raumbildung bestimmen. Dies erfordert ortsspezifische

und hochwertige Lösungen. Wichtige gestalterische Aspekte sind Offenheit, Transparenz, Durchlässigkeit.

Die Haltestellen sollen logisch in den Stadtraum eingebettet werden, sodass eine gute Orientierung und effiziente Führung der Fussgängerströme ermöglicht werden.

Das Liniennetz und die Haltestellen im Raum HB / Central soll aufbauend auf den Überlegungen der Teambeiträge vertieft untersucht und vor dem Hintergrund der angestrebten Aufwertung für den Stadtraum und Fussverkehr neu konzipiert werden. Hierbei sind die Wechselwirkungen mit dem Strassennetz zu beachten und abzuwägen, an welcher Lage eine ÖV-Haltestelle eine optimale Erschliessungswirkung entfalten und die Verknüpfung mit den Fussgängerströmen ermöglichen kann (u.a. Südseite HB).

Eine Neukonzeption (Lage, Haltestellenarchitektur) der heutigen Haltestelle «Bahnhofplatz / HB» auf der Südseite des Bahnhofs wird angestrebt. Die Anordnung ist in der Kombination mit den angrenzenden Haltestellen zu betrachten.

Die Verlegung der Tramhaltestellen des Central auf die Bahnhofbrücke soll weiterverfolgt werden, wobei die folgenden Themen zu beachten und die Abhängigkeiten aufzuzeigen sind:

- Lage der Tramhaltestelle auf der Südseite des Bahnhofs mit Anbindung des Bahnhofplatzes (Erschliessungsqualitäten und Nähe der Tramhaltestellen sind zu beachten);
- Tramführung über den Neumühlequai u.a. Prüfung, ob eine solche Führung betrieblich zur Umwandlung der Doppel- zu einer Einfachhaltestelle beim Bahnhofquai führt;
- Nachweis des stadträumlichen Mehrwerts auf dem Central, Bahnhofplatz und Bahnhofquai;
- Abwägung des Mehrwerts einer Freispielung des Central gegenüber der Erschliessung des Niederdorfs und der Haltestellenabstände Richtung HB und dem Nutzen für ÖV-Kunden;
- Lösung für eine qualitativ hochwertige Haltestellenarchitektur, die sich gut in den Stadtraum einfügt;
- MIV-freie Bahnhofbrücke (Platzverhältnisse bestehende Brücke und Personenflüsse);
- Abstimmung auf die weitere Entwicklung des Papierwerd-Areals (siehe separater Strategieprozess);
- Anforderungen der hindernisfreien Zugänglichkeit der Haltestellen (u.a. Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung bei Doppelhaltestellen erschwert).

Die Linienführung des ÖV via Löwenstrasse – Gessnerbrücke bzw. Postbrücke – Kasernenstrasse sowie die Lage und Anzahl der Haltestellen ist vertieft zu untersuchen und die Machbarkeit/Umsetzbarkeit, Wirkung und Zweckmässigkeit nachzuweisen. Hierbei sind die ÖV-Erschliessung des Bahnhofs sowie der Innenstadt, die Personenströme (Anzahl Haltestellen), die Erreichbarkeit (u.a. Hindernisfreiheit), Raumbedarf (u.a. Postbrücke, Gleislayout Bereich Bahnhofplatz mit Engstelle «Habis Royal») städtebaulich-stadträumliche Aspekte sowie die Wechselwirkungen mit dem MIV bzw. MIV-Reduktion zu berücksichtigen.

Die Etappierung der Anpassung des ÖV-Liniennetzes, der ÖV-Infrastruktur sowie der Lage und Anordnung der Haltestellen ist in Abhängigkeit des MIV-Strassennetzes, der Verkehrsbelastung und Verkehrsregime vertieft zu untersuchen und aufzuzeigen. Eine betrieblich gut funktionierende Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr ist in den verschiedenen Etappen vorzusehen.

Die Haltestelle Sihlquai / HB soll auf die Zollbrücke verlegt werden. Dies ermöglicht einen vollständig hindernisfreien Ausbau der Haltestelle und eine direktere Anbindung an den Hauptbahnhof. Mit der Verlegung entstehen neue Fussgängerströme. Eine ausreichende Kapazität der entsprechenden Rolltreppen bzw. des Treppenzugangs ist nachzuweisen und wenn nötig die Zugänge der Passage Gessnerallee auszubauen.

## **Motorisierter Individualverkehr**

Die Machbarkeit/Umsetzbarkeit und Wirkung der vorgesehen MIV-Reduktion insbesondere auch die MIV-befreite Ost-West-Achse über die Bahnhofbrücke ist zu vertiefen und nachzuweisen (stadtweit und insbesondere rund um den HB / Central). Der Nachweis der Verkehrsreduktion ist in eine übergeordnete «MIV-Reduktions-Strategie» bzw. Strassennetzstrategie einzubetten, die sich auf einen erweiterten Perimeter, ggf. auf das ganze Stadtgebiet, erstrecken sollte. Im Rahmen der MIV-Netz- und Reduktionsstrategie ist eine Etappierung vorzusehen und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Stellen zu entwickeln und politisch abzustützen.

Der Raum ist aktuell geprägt durch eine grosse Flächenbeanspruchung durch den motorisierten Verkehr. Die Fussverkehrs- und Aufenthaltsflächen sind gering, die Barrierewirkung für Fussgänger\*innen und Velofahrer\*innen gross. Eine Reduktion der Dominanz des MIV eröffnet Spielräume für die Weiterentwicklung der Stadträume, eine zukunftsgerichtete Gewichtung der Verkehrsmittel und effizientere Flächenverteilung. Ziel ist die Schaffung von Räumen, die von allen Nutzergruppen angeeignet werden können. Die Reduktion des MIV ist Voraussetzung, die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu verbessern und die prognostizierte Verkehrsnachfrage zu bewältigen.

Für die folgenden Räume ist eine Befreiung vom MIV in den nächsten Phasen zu prüfen:

- Bahnhofplatz
- Platz vom Hauptbahnhof zum Landesmuseum und Museumstrasse
- Bahnhofquai (an Oberfläche)
- Bahnhofbrücke

Güter-, Wirtschaftsverkehr (Anlieferung, City Logistik), der Taxiverkehr, die Erschliessung von Grundstücken und die Ansprüche von Schutz und Rettung im Raum HB sind weiterhin sicherzustellen. Die künftige Zufahrt und Anlieferung des Bahnhofs sowie der Liegenschaften sind zu vertiefen und integral zu planen.

Eine Reduktion des MIV um den Bahnhof darf nicht zu einer spürbaren Mehrbelastung anderer Achsen oder angrenzender Quartiere führen.

Auf der Nord-Süd-Achse soll der MIV vollständig in die neu zu konzipierende MIV-Unterführung Bahnhofquai verlegt werden. Die Verlängerung der Unterführung Bahnhofquai für den motorisierten Verkehr in Richtung Uraniastrasse, dank dieser der Beatenplatz mit dem Papierwerd-Areal auf der Stadtebene besser verbunden werden kann (stadträumlicher Vorteil, Verbesserung Fussgänger- und Veloführung), ist hinsichtlich Kosten-Nutzen sowie städtebaulichen Aspekten auf Verhältnismässigkeit zu überprüfen.

Es sind Etappierungen zur Umsetzung der MIV-Reduktionen und MIV-Befreiungen im Raum HB / Central aufzuzeigen.

## 7.8 Umsetzung

Wichtig ist eine klare und verständliche Vision, die von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit verstanden, als erstrebenswerter Mehrwert angesehen und mitgetragen wird. Das langfristige Zielbild muss so robust sein, dass es flexibel auf Anpassungen im Umsetzungsprozess reagieren kann. Es muss eine Kontinuität (auch organisatorisch) für die langjährige Umsetzung sichergestellt werden, was in der Synthesephase aufzuzeigen ist. Das Konzept beschreibt einen Wandel über viele Jahre, in der jede Etappe von unterschiedlichen Akteuren getragen und schrittweise umgesetzt wird. Das Zukunftsbild beschreibt somit weniger einen Endzustand, sondern ist ein Konzept für eine schrittweise Transformation.

Die transparente und regelmässige Kommunikation mit der interessierten Öffentlichkeit soll in der Synthesephase und in der Umsetzung beibehalten und mit einer hochrangigen Trägerschaft verstärkt werden.

Die Etappierung soll durch eine laufende Partizipation begleitet werden, die den Transformationsprozess begleitet und auf die jeweilig geänderten Randbedingungen anpasst. Auch kurzfristig umsetzbare Massnahmen sind wichtig (sogenannte Quick Wins), damit eine massgebliche Verbesserung des Alltags der Nutzenden «jetzt» (und nicht erst 2050) erreicht werden kann.

## Genehmigung

Der Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium genehmigt.

Rupert Wimmer (Vorsitz)



Martin Schneider



Julie Stempfel



Ingo Golz



Thomas Hablützel



Andrea Leuenberger



Lisa Ehrensperger



Oliver Schulze



Martin Buck



Ueli Weber



Christina Schumacher



Andreas Rubin



# Anhang

## Anhang 1 Bearbeitungsteams: Personenliste

### Team Van de Wetering:

- Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
  - Han van de Wetering
  - Laurence Beuchat
  - Roman Hanimann
- Basler + Hofmann AG, Zürich
  - Ulrike Huwer
  - Mattia De Virgilio
- Hager Partner AG, Zürich
  - Monika Schenk
  - Mirjam Scharnofske
- albprojekte – raum mensch kultur, Zürich
  - Cornelia Alb

### Team Studio Vulkan:

- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich
  - Lukas Schweingruber
  - Alizée Bonnel
  - Johanna Joecker
  - Zoé Auberson
  - Raphael Kleindienst
- B+S AG, Zürich
  - Matthias Schauwecker
  - Walter Schaufelberger
- IBV Hüsler AG, Zürich
  - Luca Urbani
- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
  - Markus Schaefer
  - Mélanie Jeannet
  - Victor Lepik
  - Turi Colque
  - Juris Strangots
- Brigit Wehrli Schindler konzepte & projekte, Zürich
  - Brigit Wehrli-Schindler
- Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich
  - Thiébaud Parent
  - Andrea Fumagalli

**Team Metron:**

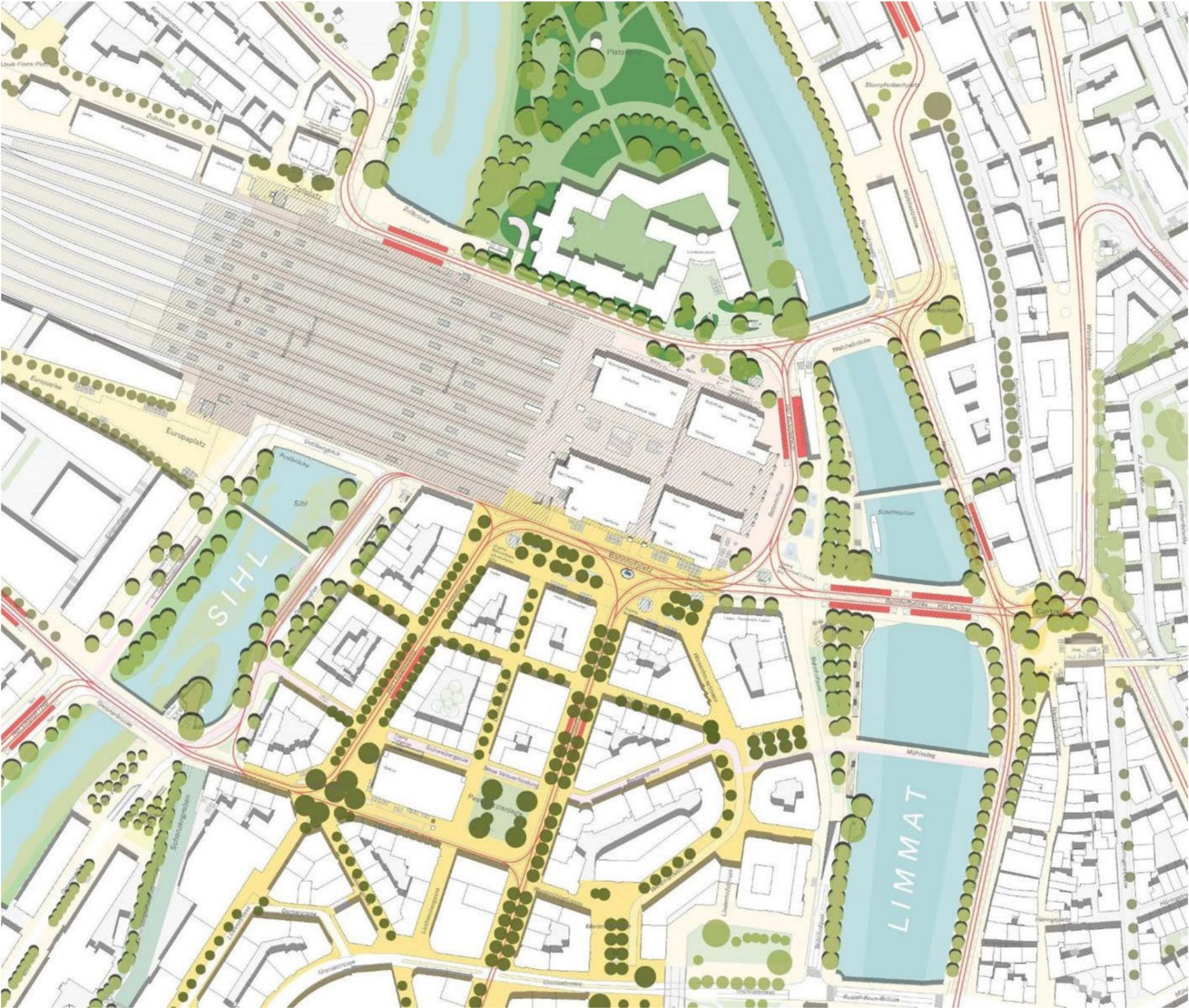
- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
  - Lukas Fischer
  - Dario Zallot
  - Nico Riwar
- BHSF Architekten, Zürich
  - Benedikt Boucsein
  - Anna List
- Bryum GmbH, Basel
  - Michael Oser
  - Theresa Friedrich
- Gehl Architects ApS, Kopenhagen
  - Kristian Skovbakke Villadsen
  - Hanno Cornelius
- ZHAW Institut Urban Landscape, Winterthur
  - Anke Domschky
- Zeugin Gölker Immobilienstrategien GmbH
  - Ulrike Gölker

**Team Pool:**

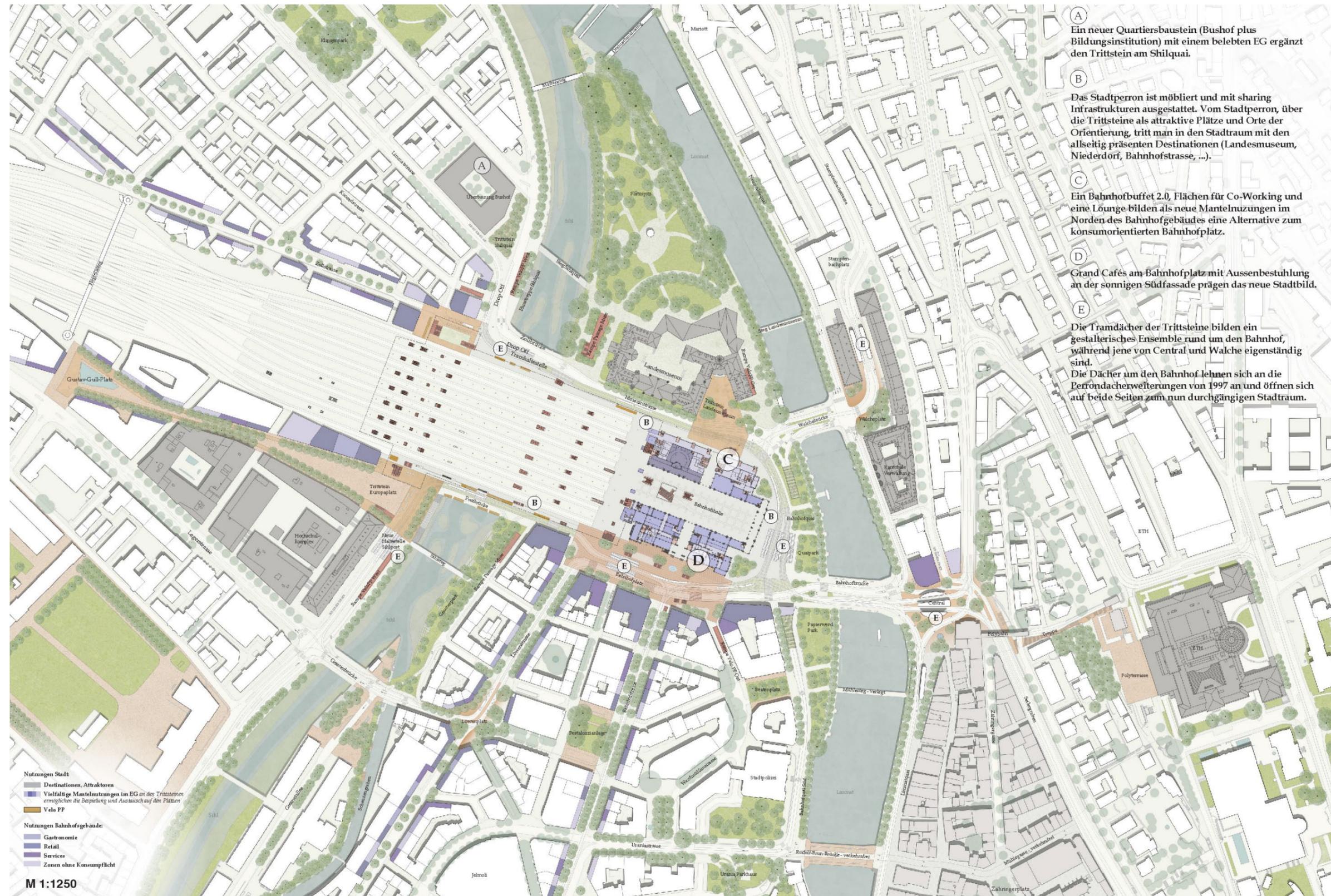
- pool Architekten, Zürich
  - Andreas Sonderegger
  - Thomas Friberg
  - Ferdinand Pappenheim
  - Marcel Jäggi
  - Klea Ott
- mrs partner ag, Zürich
  - David Oppliger
  - Benoit Ziegler
  - Charlotte Berthoud
- Atelier Descombes Rampini, Genf
  - Marco Rampini
- S2L GmbH Landschaftsarchitekten, Zürich
  - Daia Stutz
  - Jan Stadelmann
- Urban Catalyst GmbH, Berlin
  - Cordelia Polinna
  - Mateusz Rej
  - Jörn Gertenbach
- Prof. Dr. Sascha Roesler, SNF-Förderprofessur für Architektur und Theorie, Mendrisio
  - Prof. Sascha Roesler
  - Julian Raffetseder

Anhang 2 Übersichtspläne Teambeiträge (verkleinert auf A3)

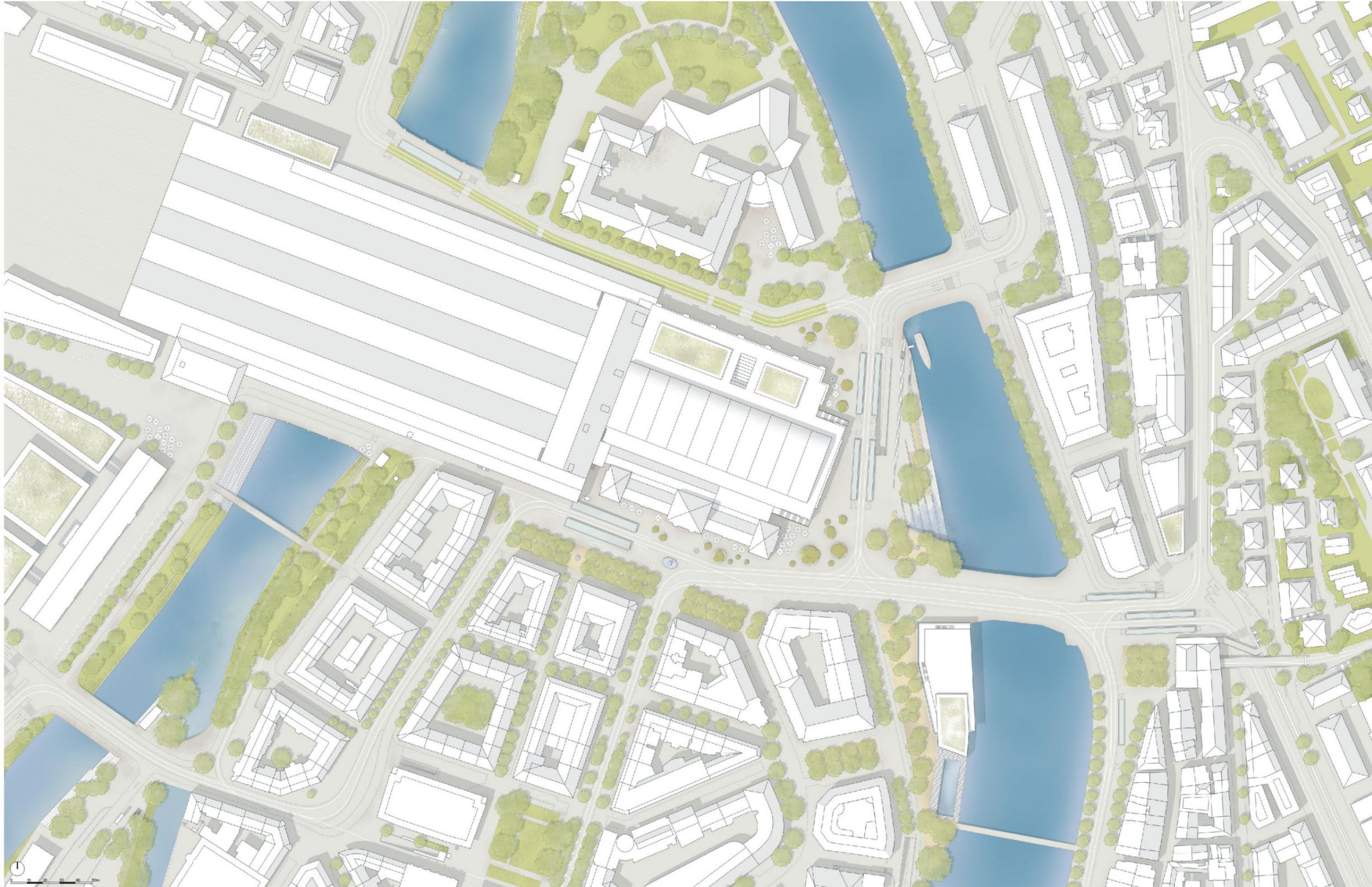
Team Van de Wetering (Stufe 2)



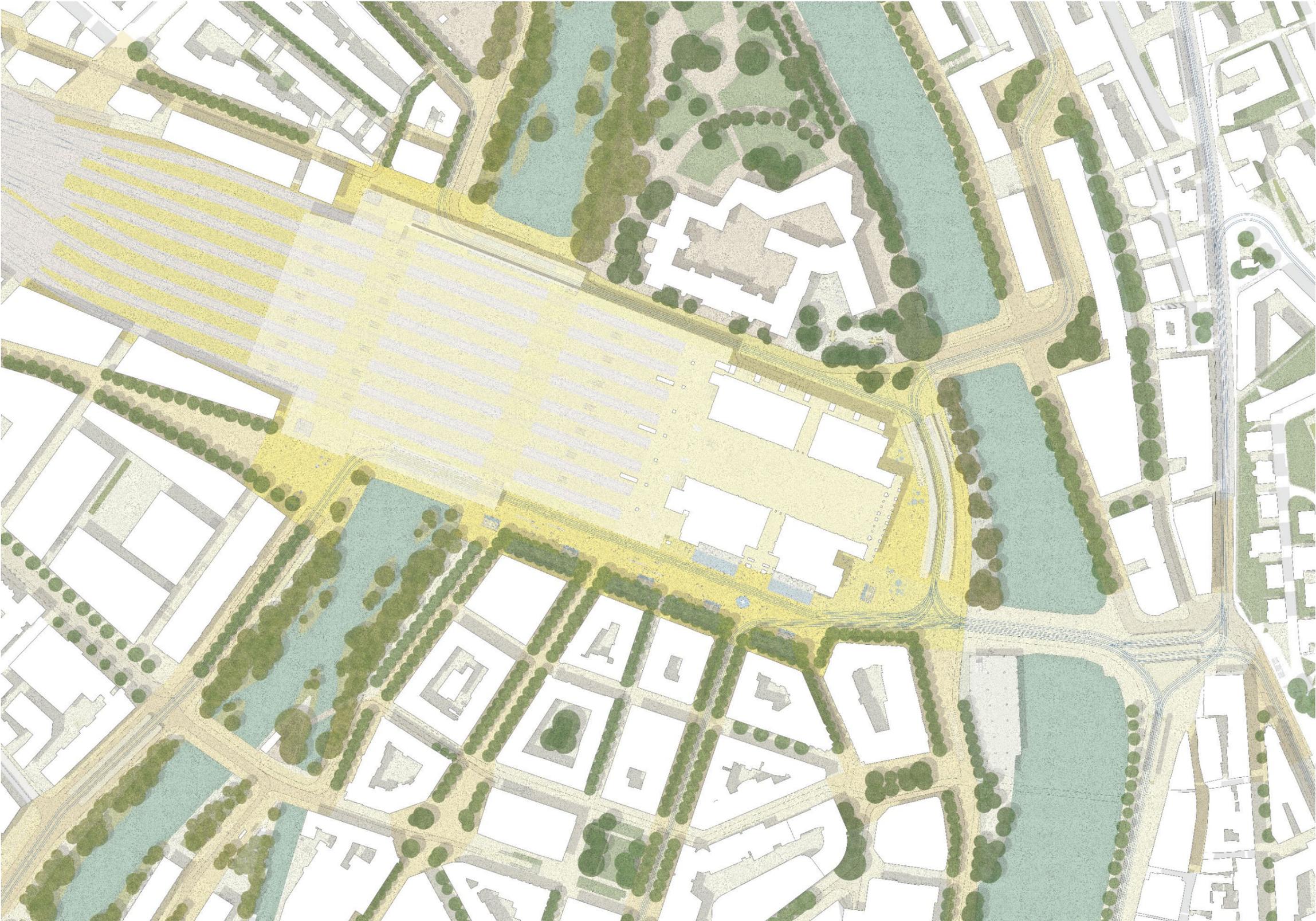
Team Studio Vulkan (Stufe 2)



Team Metron (Stufe 1)



Team Pool (Stufe 1)



## Anhang 3 Gegenüberstellung der Teambeiträge: Teilkonzepte

### Teilkonzept Städtebau & Stadtraum

#### Team Van de Wetering (Stufe 2)



**Leitidee 1: Grosszügiger Stadtraum**

Die Hauptaufgabe heisst „Aufräumen“. Es gibt einen grosszügigen, durchgehend vernetzten, hindernisfreien, attraktiv gestalteten Stadtraum. Damit gibt es insbesondere viel Platz für den Fussverkehr, dessen Potenziale („Power of the Pedestrian“) kommen zum Tragen. Die übrigen Verkehrsflächen sind stark reduziert.

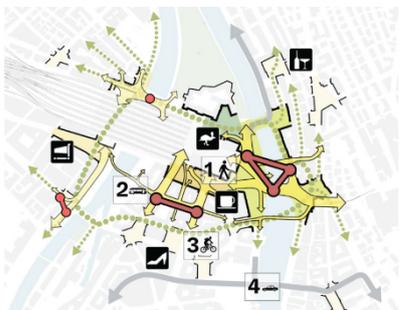
Der Stadtraum ist zudem Repräsentationsraum für die vielen identitätsstiftenden Bauten. Er unterstützt eine gute Orientierung und bietet mit der Grosszügigkeit viele Nutzungsmöglichkeiten und Gestaltungsspielräume.



**Leitidee 2: Zwei Bahnhöfe, viele Identitäten**

Die Sihl gliedert den Hauptbahnhof in zwei Bahnhöfe. Die klare Unterscheidung unterstützt die Orientierung. Es gibt den eigentlichen «Hauptbahnhof» als zentrale Drehscheibe im Bereich des historischen Kopfbaus. Er liegt auf einer speziellen, kontrastreichen Schnittstelle von City, Platzspitz und Limmat. Westlich des Sihls gibt es den Bahnhof «Zürich-Sihl», mit dem Kreis 5 im Norden und der Europa-Allee im Süden. Er spielt im Netz eine sekundäre Rolle.

Die Unterscheidung der zwei «Bahnhöfe» und die Besonderheit der verschiedenen Bahnhofseiten ist Ausgangslage einer differenzierten Nutzung und Gestaltung. Somit nimmt der Raum HB-Central Bezug zu den vielen bestehenden Qualitäten in den angrenzenden Quartieren und bietet Angebote für Alle.



**Leitidee 3: Ringsystem**

Der Raum HB-Central ist ein äusserst komplexer Ort, es gibt viele unterschiedlichen Interessen. Zur Stärkung der Synergien und zur Vermeidung von Konflikten werden mit einem Ringsystem die verschiedenen Themen und Elemente (Verkehr, Nutzung, Sozialraum) im gesamten Raum gegliedert und priorisiert.

Es gibt das zentrale, sehr stark frequentierte Dreieck Bahnhofplatz - Bahnhofquai - Central mit monotoner Ausstrahlung und grossen Fussverkehrsströmen. Hier gibt es Runshopping und Take-Away-Angebote. Anschliessend wird das Tram angeordnet und in zwei „Polen“ gebündelt. In der „dritten Reihe“ fährt das Velo und gibt es auch ruhige, gut vernetzte, quartierorientierte Freiräume mit ergänzenden Einkaufs- und Gastronomieangeboten. Die MVV-Hauptströme liegen in der „vierten Reihe“, abseits des eigentlichen Bahnhofstraums.

#### Team Studio Vulkan (Stufe 2)

##### DIE GRÜNE SPITZE bildet eine Klammer



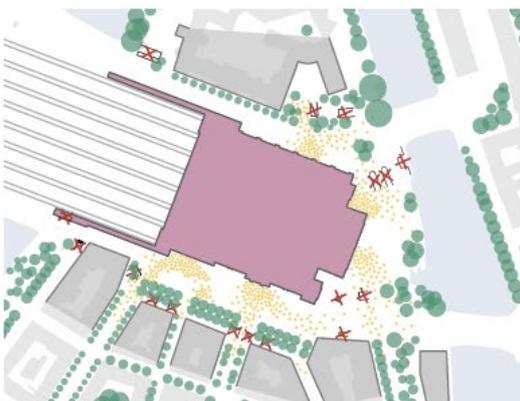
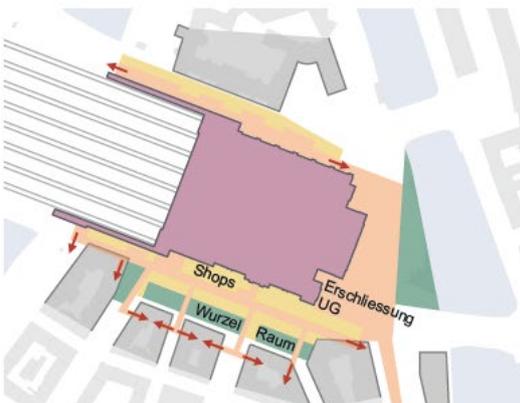
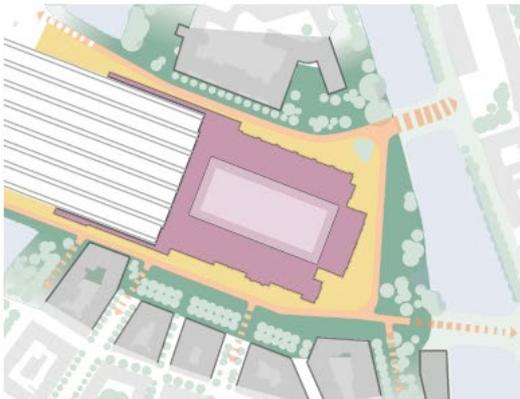
##### TRITTSTEINE klären das Verhältnis zur Stadt.



##### AM STADTPERRON ordnen sich die vielfältigen Beziehungen.

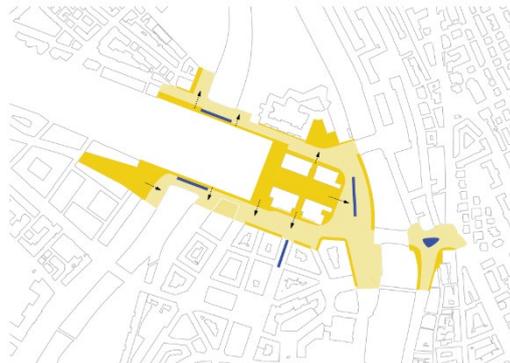


Team Metron (Stufe 1)

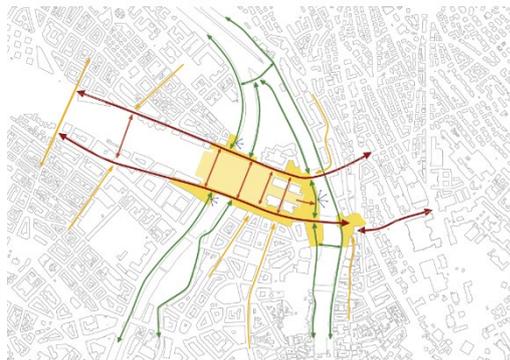


Team Pool (Stufe 1)

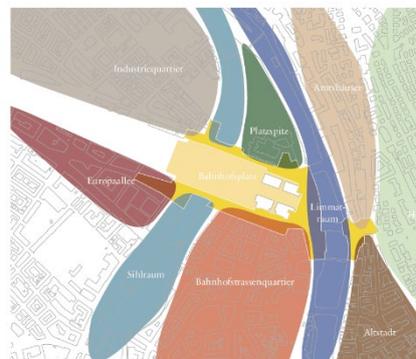
**1**  
Platz schaffen



**2**  
Räume verbinden

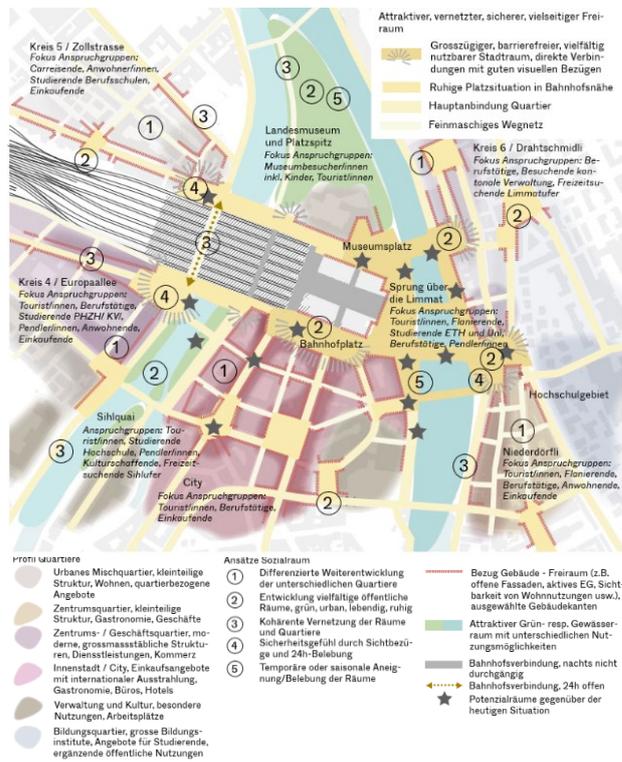


**3**  
Orte bilden

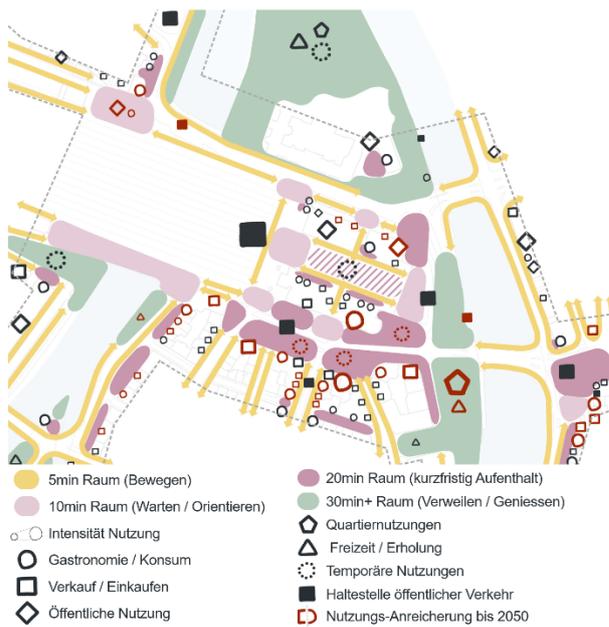


## Teilkonzept Sozialraum

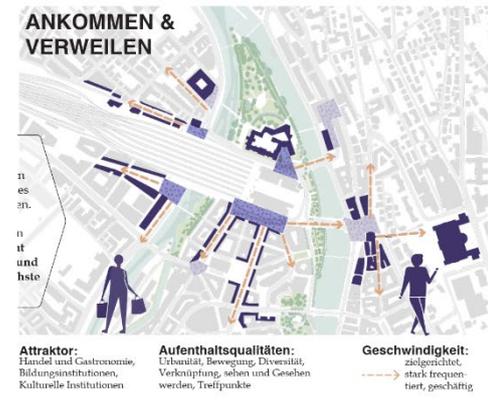
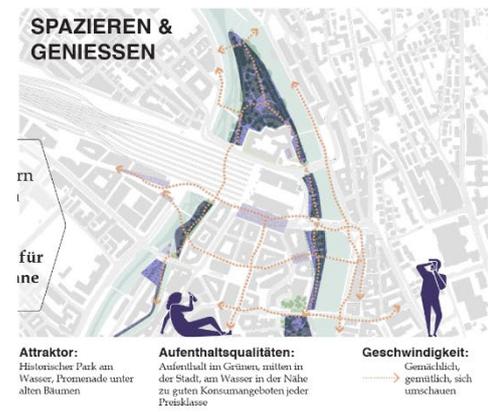
### Team Van de Wetering (Stufe 2)



### Team Metron (Stufe 1)



### Team Studio Vulkan (Stufe 2)



## Teilkonzept Stadtklima

### Team Van de Wetering (Stufe 2)

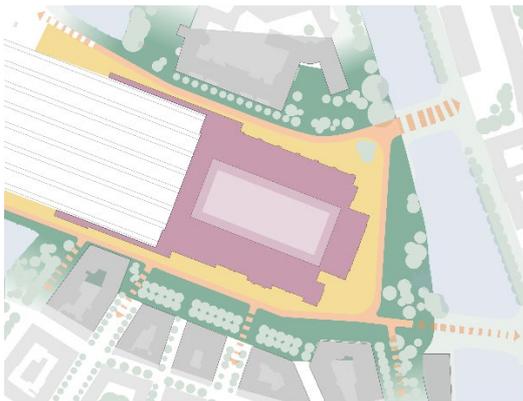


<b>Perimeter</b> Flächen: 78'000 m <sup>2</sup> Brücken: 8'000 m <sup>2</sup>	<b>Unversiegelte Flächen, gesamt ca. 22'000 m<sup>2</sup></b>
<b>Wasserkorridor</b> Ökologische Vernetzung	Retentionsraum statt Rasen -1.4 grad max/d
<b>Ruderkorridor</b> Ökologische Vernetzung	Oberfläche mit hoher Albedo statt Asphalt -2.8 grad max/d
<b>Wasserspiel temporär</b> Überflutung Fläche Bahnhofquai Abkühlung Nebelwolke Bahnhofplatz	Rasengitter statt Pflasterung/Chaussierung -3.3 grad max/d
	Rasengitter statt Asphalt -4.0 grad max/d
	Pflasterung / Chaussierung statt Asphalt -4.1 grad max/d
	Rasen statt Pflasterung / Chaussierung -5.5 grad max/d
	Rasen statt Asphalt -6.6 grad max/d
	Wasserfläche statt Rasen -7.6 grad max/d
	Baum auf Asphalt -4.5 grad max/d (Verschattung)
	Pergola auf Asphalt -6.0 grad max/d (Verschattung)
	Baum auf Rasen -8.7 grad max/d (Verschattung)

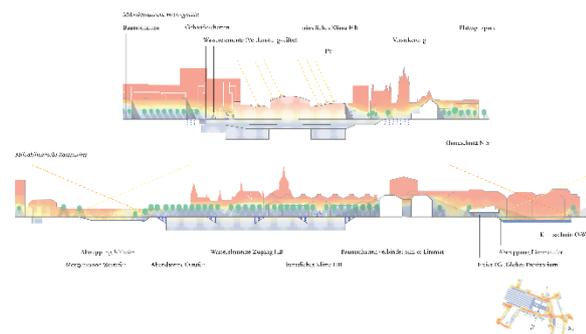
### Team Studio Vulkan (Stufe 2)



### Team Metron (Stufe 1)

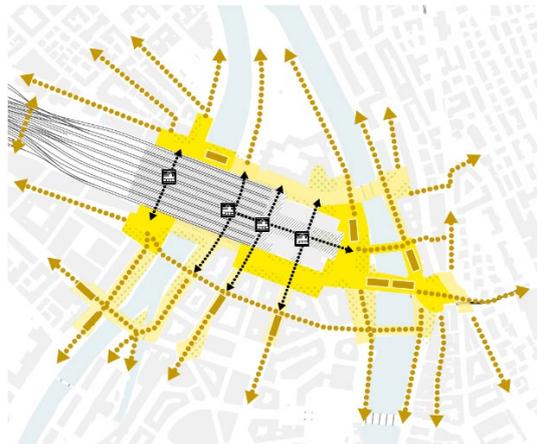


### Team Pool (Stufe 1)



## Teilkonzept Fussverkehr

### Team Van de Wetering (Stufe 2)



- Autofreier Stadtraum mit sehr grossem Fussverkehrsaufkommen, Hauptzugang zum Bahnhof und zu den Haltestellen
- Weitere „Schnelle Zone“, verkehrsberuhigter Stadtraum
- „Langsame Zone“, Bereich mit Aufenthaltsfunktion
- Wichtige gesamtstädtische Verbindung
- Bahnhofsquerung, Umsteigeweg
- Bahnhofshaltestelle Tram, Bus

### Team Studio Vulkan (Stufe 2)



- Fussgängerstreifen
- Querung Tram (ohne Vortritt)
- Flächiges Queren (ohne Vortritt)
- Begegnungs-/Fahrverbotszone

### Team Metron (Stufe 1)



- Transitzufahrt / Hauptzufahrt Stadt
- Hauptzufahrt Stadt
- Ring Binnentransit / Zufahrt Zentrum
- Zufahrt Zentrum
- Bereich Fussverkehr
- übergeordnete Veloerschliessung
- untergeordnete Veloerschliessung
- Veloerschliessung Platzgestaltung
- Veloabstellanlage ungedeckt
- Veloabstellanlage gedeckt / Velostation
- Haltestelle ÖV
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Strecke
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Haltestelle

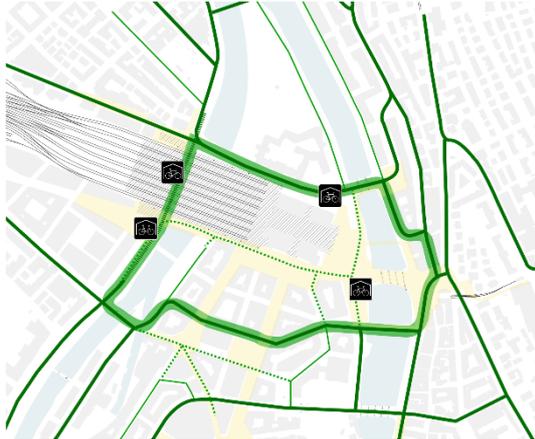
### Team Pool (Stufe 1)



- Legende**
- Strukturierendes Strassennetz (Hauptstrasse, T50 / T30)
  - Städtische Hauptstrasse (T50 / T30)
  - Quartiersammelstrasse (T30)
  - Quartierserschliessungstrasse (T30 / Begegnungszone)
  - Fuss- und Veloachse (Fahrverbot, ausser Lieferung, usw.)
  - Anlieferung
  - Verkehrsberuhigung
  - Öffentliches Parkhaus am Rand des Stadtzentrums
  - Öffentliches Parkhaus im Stadtzentrum / City
  - Kurzparkplatz (Kiss & Ride)
  - Taxi
- Neudefinition von der Strassenhierarchie mit Abklassieren von einem Grossteil der Strassen im Zentrum
  - Unterbindung von fast allen Verkehrsströmen zum Bahnhofperimeter mit Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes, sowie des gesamten Stadtzentrums
  - Richtungsorientierte Taxi- und K&R Stellen

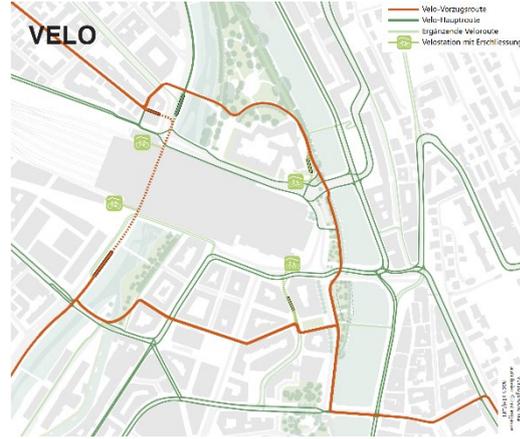
## Teilkonzept Veloverkehr

### Team Van de Wetering (Stufe 2)



- Hauptvelonetz / unterirdisch (Stadtunnel)
- Veloring Raum HB-Central
- Sekundäres Velonetz
- - - Velo erlaubt / Beruhigter Abschnitt mit hohen Fussverkehrsfrequenzen
- Velostation, grosse Anlage mit ergänzenden Services / Zentrale, temporäre Veloabstellanlage, integriert in den Strasser Raum

### Team Studio Vulkan (Stufe 2)



- Velo-Vorzugsroute
- Velo-Hauptroute
- - - ergänzende Veloroute
- Velostation mit Erschliessung

### Team Metron (Stufe 1)



- Transitzufahrt / Hauptzufahrt Stadt
- Hauptzufahrt Stadt
- - - Ring Binnentransit / Zufahrt Zentrum
- Zufahrt Zentrum
- Bereich Fussverkehr
- übergeordnete Veloerschliessung
- untergeordnete Veloerschliessung
- Veloerschliessung Platzgestaltung
- Veloabstellanlage ungedeckt
- Veloabstellanlage gedeckt / Velostation
- Haltestelle ÖV
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Strecke
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Haltestelle

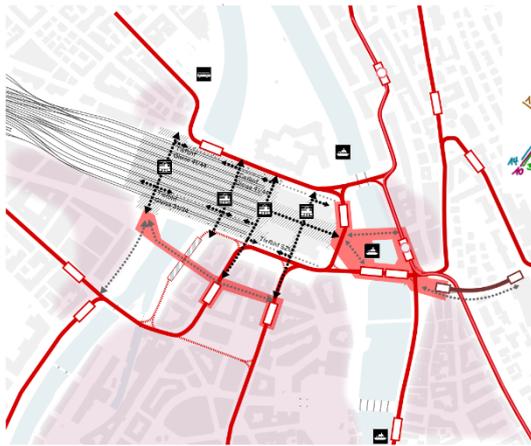
### Team Pool (Stufe 1)



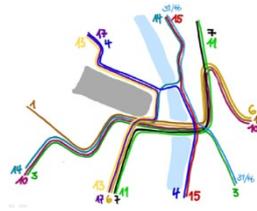
- Veloweg
  - - - Velotunnel
  - Velospuren
  - - - Mischverkehr mit MIV oder ÖV
  - - - Mischverkehr mit Fussgänger
  - Zugang zu Velostation
  - Unterführung / Passage HB
  - Velostation
  - Veloabstellplätze (oberirdisch)
- Schnellrouten als quaderförmiges System
  - Eine ruhige Bahnhofssüdseite
  - Eigentrassée entlang der Limmat und Sihl
  - Eigentrassée Ost-West im Zentrum
  - Mischverkehr auf der Nordseite des Bahnhofs

## Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

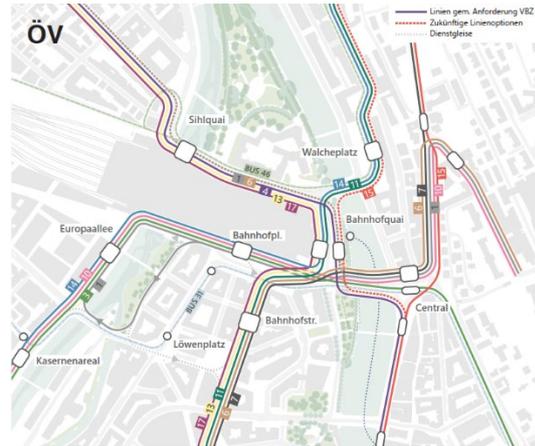
### Team Van de Wetering (Stufe 2)



- Tramlinie mit Haltestelle
- Polybahn
- Trolleybuslinie mit Haltestelle
- Dienstgleisverbindung
- Umsteige-Pole
- Zugang Bahnhof
- Weitere Umsteige-Verbindung
- Fernbusse, Carparkplatz
- Schiffstation
- Abstellbereich Tram
- Zentrumsquartier mit Fokus auf publikumsorientierten Nutzungen (Verkauf, Gastro)



### Team Studio Vulkan (Stufe 2)



- Linien gem. Anforderung V&Z
- Zukünftige Linieneoptionen
- Dienstgleise

### Team Metron (Stufe 1)



- Transitzufahrt / Hauptzufahrt Stadt
- Hauptzufahrt Stadt
- Ring Binnen transit / Zufahrt Zentrum
- Zufahrt Zentrum
- Bereich Fussverkehr
- übergeordnete Veloerschliessung
- untergeordnete Veloerschliessung
- Veloerschliessung Platzgestaltung
- Veloabstellanlage ungedeckt

- Veloabstellanlage gedeckt / Velostation
- Haltestelle ÖV
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Strecke
- mögliche Ergänzung ÖV-Netz / Haltestelle

### Team Pool (Stufe 1)



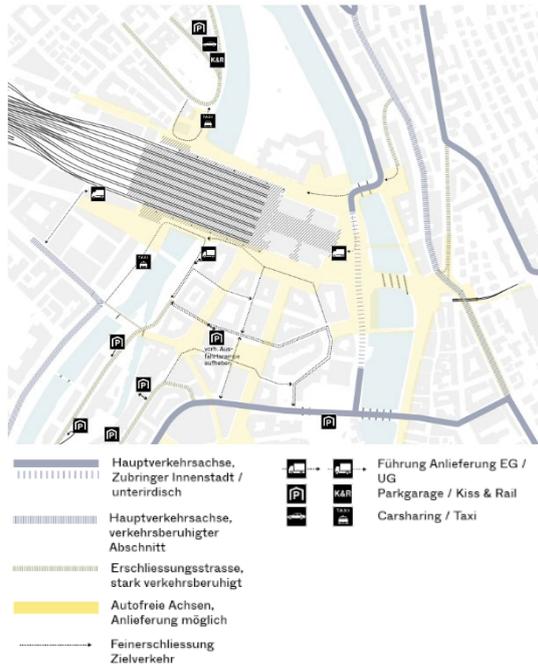
#### Legende

- Tramlinie
- Buslinie
- Tramhaltestelle / Bushaltestelle (bestehend)
- Tramhaltestelle / Bushaltestelle (geplant)
- Polybahn
- Unterführung / Passage HB
- Zugang zu den Tram- und Bushaltestellen
- Umsteigen Tram-Tram
- Zugang zur City / Einkaufsmöglichkeit
- Öffentlicher Raum des Bahnhofes

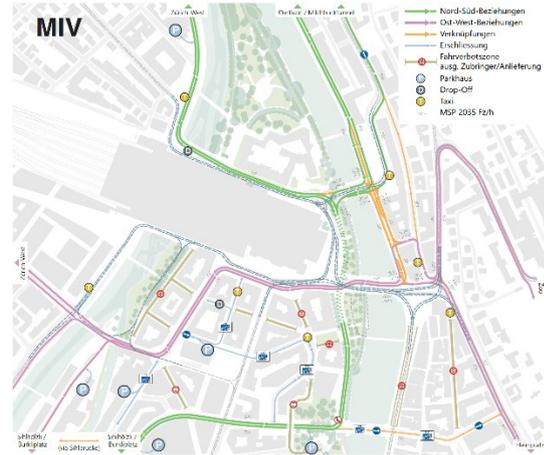
- 3 Haupthaltestellen auf dem Platz
- Räumliche Klarheit/Orientierbarkeit der Lage mit grosszügigem Freiraum
- Schwerpunktverschiebung nach Westen mit optimalen Wegen zu den Perrons
- Bessere Anbindung Bus 46 an den Bahnhof
- Optimierung der Betrieb- und Reisezeit, Konfort mit direkter Tram Verbindung ("1") und Reduktion von Tramstationen
- Entwicklung Central auf Variante Drück - Beibehalten der denkmalgeschützten Station Bahnhofquai

## Teilkonzept Motorisierter Individualverkehr

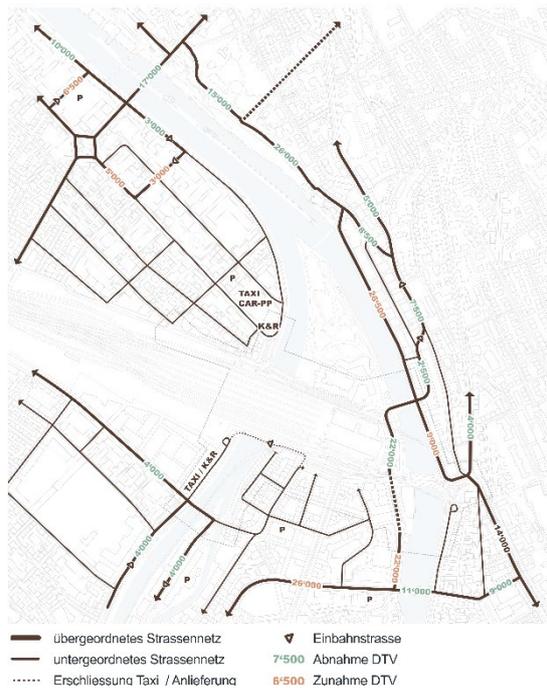
Team Van de Wetering (Stufe 2)



Team Studio Vulkan (Stufe 2)



Team Metron (Stufe 1)



Team Pool (Stufe 1)



Legende

- Stukturierendes Strassennetz (Hauptstrasse, T50 / T30)
- Städtische Hauptstrasse (T50 / T30)
- Quartiersammelstrasse (T30)
- Quartierserschliessungstrasse (T30 / Begegnungszone)
- Fuss- und Veloachse (Fahrverbot, ausser Lieferung, usw.)
- Anlieferung
- Verkehrsberuhigung
- Öffentliches Parkhaus am Rand des Stadtzentrums
- Öffentliches Parkhaus im Stadtzentrum / City
- Kurzparkplatz (Kiss & Ride)
- Taxi
- Neudefinition von der Strassenhierarchie mit Abklassieren von einem Grossteil der Strassen im Zentrum
- Unterbindung von fast allen Verkehrsströmen zum Bahnhofperimeter mit Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes, sowie des gesamten Stadtzentrums
- Richtungsorientierte Taxi- und K&R Stellen

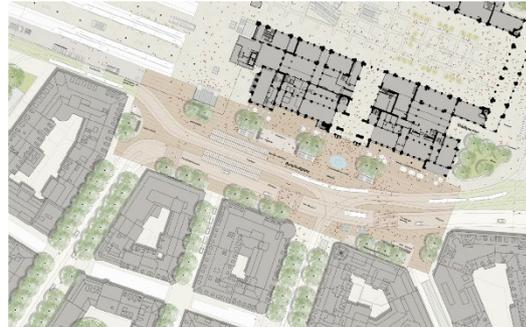
## **Anhang 4 Gegenüberstellung der Teambeiträge: Teilräume**

### **Teilraum 1: Bahnhofplatz**

**Team Van de Wetering (Stufe 2)**



**Team Studio Vulkan (Stufe 2)**



**Team Metron (Stufe 1)**



**Team Pool (Stufe 1)**



## Teilraum 2+5: Bahnhofquai, Papierwerdareal, Mühlesteig

**Team Van de Wetering** (Stufe 2)



**Team Studio Vulkan** (Stufe 2)



**Team Metron** (Stufe 1)



**Team Pool** (Stufe 1)



### Teilraum 3: Central, Neumühlequai, Limmatquai

Team Van de Wetering (Stufe 2)



Team Studio Vulkan (Stufe 2)



Team Metron (Stufe 1)



Team Pool (Stufe 1)





**Teilraum 6: Kasernenstrasse, Postbrücke, Gessnerallee**

**Team Van de Wetering (Stufe 2)**



**Team Studio Vulkan (Stufe 2)**



**Team Metron (Stufe 1)**



**Team Pool (Stufe 1)**



Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
tiefbauamt@zuerich.ch  
stadt-zuerich.ch/masterplan-hb-central