

Die radikalen Pläne für eine autofreie Innenstadt

Verkehr im Zentrum Der Zürcher Stadtrat hat gestern seine Vision für eine fundamentale Verwandlung des Gebiets rund um den Hauptbahnhof bis ins Jahr 2050 präsentiert. Das 165-seitige Leitbild wurde mit Verbänden und Quartiervereinen über mehrere Jahre erarbeitet und soll als Leitplanke und Grundlage aller künftigen Planungen dienen. Bilder, Fakten und noch ungeklärte Fragen.

Martin Huber
und **Patrice Siegrist**

Diese 165 Seiten haben es in sich. Die Stadt Zürich hat gestern das Weissbuch «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» präsentiert. Darin skizziert die Stadtregierung die Entwicklung für das Gebiet rund um den grössten Bahnhof der Schweiz.

Zwar hat das Leitbild keinen verbindlichen Charakter, doch es setzt die Leitplanken und bildet die Grundlage für alle künftigen Planungen rund um den Hauptbahnhof, wie der Stadtrat mitteilt.

Das sind die wichtigsten Punkte des Weissbuchs:

— Was will der Masterplan bewirken?

Die Stossrichtung ist klar: Das Gebiet um den Zürcher HB – diese «Verkehrsdrehscheibe und Visitenkarte» der Stadt – soll sich bis 2050 zu einer weitgehend autofreien, grünen Zone verwandeln. Das «Übermass an Autos» müsse weg, Vorrang erhielten der öffentliche Verkehr, Fussgängerinnen und Velofahrer, heisst es im Weissbuch. «Zürich gewinnt Raum, Luft, Grün und ein funktionierendes Miteinander.»

«Zürich gewinnt Raum, Luft, Grün und ein funktionierendes Miteinander.»

Der Stadtrat

— Warum braucht es eine Verwandlung?

Heute bewegen sich in dem Gebiet täglich rund 700'000 Fussgängerinnen und Fussgänger. Bis 2050 dürften es laut Weissbuch 900'000 werden. Mit ein Grund für diese Zunahme sind gemäss Stadtrat die wachsende Bevölkerung und der Umbau des Hochschulgebiets. Schon heute habe das Gebiet «erhebliche Defizite»: Zu wenig Platz für Fussgänger und Velos, kaum Aufenthaltsmöglichkeiten, und im Sommer heizt sich der Raum stark auf.

— Warum erhalten Velo- und Fussverkehr Priorität?

Ein zentrales Argument sind die Klimaziele. Die Stimmbevölkerung hat das Netto-null-Ziel bis 2040 beschlossen. Das lasse sich nur erreichen, wenn der Autoverkehr rund um den HB eingedämmt werde, betont der Stadtrat. Den gewonnenen Platz will die Stadtregierung dafür dem öffentlichen Verkehr und dem Velo- und Fussverkehr einräumen.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger soll der zentrale Stadtraum laut den Plänen im Weissbuch «durchlässig, sicher und komfortabel» zu begehen sein. Velofahrende sollen den



So stellt sich Zürich den Raum um den Hauptbahnhof 2050 vor – der Bahnhofplatz soll ein Ort zum Flanieren werden (grosse Bilder). Kleine Bilder, von oben: Nebeneinander von Fuss- und weniger Verkehr, dafür sichere Fusswege beim Landesmuseuseum, Löwenplatz ohne Autos und Trams und der Blick von der Bahnhofbrücke in Richtung Central. Visualisierungen: Atelier Bruneau, Zürich

Bahnhof aus allen Richtungen direkt erreichen können.

Im Weissbuch verweist die Stadt auch auf alte Bilder, die weite Plätze mit Menschen zu Fuss, mit Kutschen und ersten Trams zeigen. «So viel Raum auf dem Platz! Und heute? Mehr Menschen, sehr viel mehr Autos, mehr Dichte, mehr Hitze, neue Ansprüche und Bedürfnisse.»

— Was passiert mit dem Autoverkehr?

Das Weissbuch macht klar: «Mit dem Auto in die Stadt hinein, ja. Durch die Stadt hindurch, lieber nicht.» Der Durchgangsverkehr

soll weitgehend auf die Autobahn verlagert werden. Konkret: Der motorisierte Individualverkehr wird auf der Achse Walchebrücke, Bahnhofquai (im Tunnel) und Mühlelegasse gebündelt.

So sollen heute stark befahrene Achsen und Knotenpunkte wie Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Bahnhofbrücke, aber auch Central, Löwenstrasse, Löwenplatz, Europaplatz und Museumstrasse weitgehend autofrei werden. Der Hauptbahnhof und die Innenstadt sowie die dort gelegenen Parkhäuser Globus, Uraniastrasse, Ex-Jelmoli und Gessnerallee bleiben von allen Seiten

erreichbar. Der bestehende Tunnel unter dem Bahnhofquai wird im Süden verlängert. Dies ermöglicht es laut dem Stadtrat, den Raum vor dem Papierwerd-Areal (Globus-Provisorium) aufzuwerten und dem Velo- und Fussverkehr eine hindernisfreie Querung zu ermöglichen.

Auf drei Seiten des Hauptbahnhofs – Zollbrücke, Museumsplatz und Europaallee – sind noch Kiss-and-Ride-Parkplätze (Vorfahrt) vorgesehen, am Sihlquai steht das Bahnhofparkhaus. Taxistände sind an der Zollbrücke, am Museumsplatz sowie bei der Postbrücke geplant.

— Wohin verlagert sich der Autoverkehr?

Offen bleibt noch, wohin sich der Autoverkehr bei einer so weiträumigen Sperrung verlagert. Eher vage schreibt der Stadtrat, er werde nun in den kommenden Jahren evaluieren, «wie der öffentliche Verkehr durch zusätzliche Stausituationen nicht behindert wird und wie eine Mehrbelastung der angrenzenden Quartiere vermieden werden kann». Ein «detailliertes MIV-Konzept Innenstadt», also eine Strategie zur Regelung des motorisierten Individualverkehrs, werde noch erarbeitet.

— Was geschieht mit den Trams?

Auch für den ÖV sind markante Veränderungen vorgesehen. So wird die Haltestelle Central auf die Bahnhofbrücke verschoben, wodurch ein durchgehend hindernisfreier Ein- und Ausstieg zu Tram und Bus möglich würde. Das Central soll sich in einen «grosszügigen Platz sowie zu einem Tor ins Hochschulquartier und ins Niederdorf» verwandeln. Neu ist auch am Europaplatz eine Tramhaltestelle vorgesehen. Damit soll die Europaallee besser ans Tramnetz angeschlossen werden. In der letzten Etappe ab

2050 entfällt die Haltestelle Löwenplatz. Die Löwenstrasse würde dadurch zu einer reinen Flanier- und Einkaufsmeile.

— Wie will die Stadt den Raum begrünen?

Wie aus dem Weissbuch weiter hervorgeht, will die Stadt die bestehenden Freiräume rund um den HB erweitern und miteinander verbinden. Begrünte Flächen sollen in Form einer «grünen Spitze» von der Gessnerbrücke über den Platzspitz entlang der Limmat bis zum Papierwerd-Areal reichen. Dadurch soll die «aussergewöhnliche Lage des Haupt-

Die wichtigsten Massnahmen der sechs Etappen

2026–2027

- Machbarkeitsstudie Tunnel Bahnhofquai
- Durchgangsverkehr Innenstadt reduzieren
- Sofortmassnahmen Nordumfahrung

2031–2034

- Umbau Papierwerd-Areal
- Neuer Mühlestieg (verlegt)
- Aufwertung Innenstadt HB/Seidengasse

2034–2039

- Neugestaltung Central & Bahnhofbrücke
- Neues Tramtrasse Neumühlequai

2040–2041

- Anpassung Bahnhofquai-Tunnel (Rampe verlegen)
- Bahnhofplatz, Löwenstrasse und Bahnhofquai autofrei

2042–2046

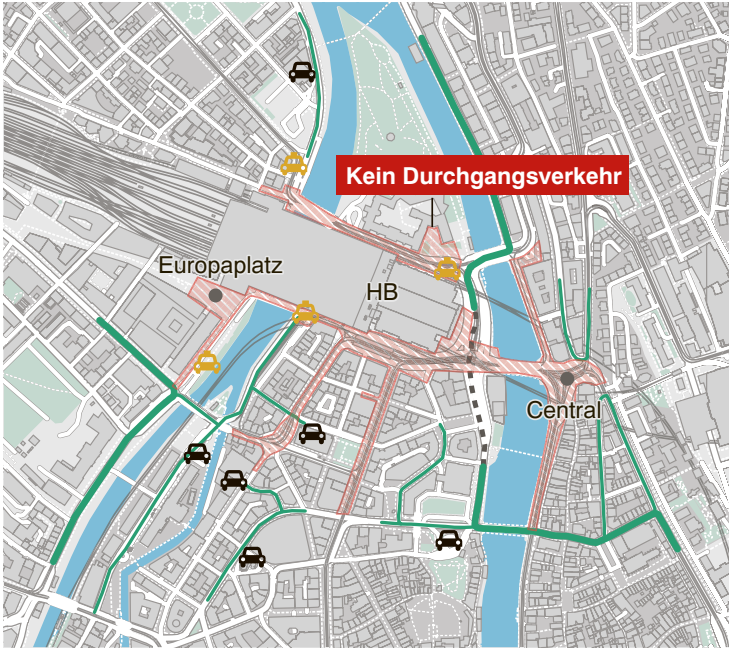
- Neue Tramführung via Postbrücke/Kasernenstrasse
- Neue Haltestelle Europaallee
- Aufwertung Bahnhofplatz
- Umgestaltung Bahnhofquai

2047–2050

- Fussgängerzone Löwenstrasse
- Neugestaltung Löwenplatz

Tabelle: sip / Quelle: Stadt Zürich

Das sind die Sperrzonen für den Autoverkehr um den Zürcher HB



Hauptzufahrt Feinerschliessung

Parkhaus Taxi

Grafik: sip / Quelle: Stadt Zürich / Quelle: OSM

bahnhofs zwischen zwei Flüssen» stärker zur Geltung kommen. Und der Bahnhofplatz soll seine «historische Bedeutung als repräsentativer Platz» zurückerhalten.

— Wie wird es nun weitergehen?

Das 165-seitige Leitbild wurde über mehrere Jahre mit Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden und Quartiervereinen erarbeitet. Unterzeichnet haben es vier städtische Departemente und die SBB. Die Veränderungen sollen «in den kommenden Jahren und Jahrzehnten» in sechs Etappen umgesetzt werden.

Als Erstes will die Stadt die Weiterentwicklung des Papierwerd-Areals und die Machbarkeitsstudie zum Tunnel Bahnhofquai in Angriff nehmen.

Der Stadtrat betont auch, dass die Verwandlung schon begonnen hat: beispielsweise mit dem neuen Velotunnel beim HB und der kürzlich eröffneten Postterrasse beim Europaplatz.

Zum Preis der Transformation macht das Weissbuch keine Angaben. Es sei auch wenig ein Bauplan für einen Endzustand, sondern ein Konzept für die schrittweise Weiterentwicklung des Zentrums.

«Autofeindliche Litanei», «visionär», «begeistert»

Reaktionen Die Pläne für eine weitgehend autofreie Zone im Zentrum polarisieren.

Tiefbauvorsteherin Simone Brander (SP) stellt am Ende der Medienkonferenz noch einmal klar, was sie von der neuen HB-Vision hält: «Ich kann es kaum verbergen, ich bin begeistert.» Gestern hat die Stadt ihr Weissbuch «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» präsentiert.

Viele offene Fragen

Das Weissbuch ist die Grundlage für die konkrete Planung der Projekte in den kommenden Jahrzehnten. Doch zentrale Fragen bleiben weiterhin offen. Etwa: Wohin verlagert sich der Autoverkehr, wenn das Gebiet um den HB weiträumig gesperrt wird?

Die Stadt will das erst genau analysieren, setzt derzeit aber auf folgendes Szenario: Der Durchgangsverkehr und ein Teil des Ziel- und Quellverkehrs (jeweils ca. 20 Prozent) sollen auf die Autobahnumfahrung verlagert werden. Der städtische Binnenverkehr (ca. 40 Prozent) soll teilweise auf ÖV und Velo umsteigen, die restlichen Autos von Handwerkerinnen und Lieferanten müssten auf einem Innenstadtring und auf der Achse Hardbrücke-Rosengartenstrasse kanalisiert werden.

Eine andere wichtige Frage bleibt: Was sagt der Kanton zu den weitreichenden Plänen? Eine Unterschrift im Weissbuch fehlt. Dieses haben nur die SBB und die Stadt unterzeichnet. Doch gestern versicherte die Stadt: Der Kanton sei involviert gewesen, die zuständige Regierungsrätin Carmen Walker Späh (FDP) auf dem Laufenden gehalten worden. Zu einer Unterschrift sei es nicht gekommen, weil sich der Kanton als Bewilligungsbehörde in einem Rollenkonflikt gesehen habe.

Offen bleibt auch die Kostenfrage: Die Planung hat bisher rund 1,6 Millionen Franken gekostet. Wie viele «Millionen oder gar Milliarden» all die Folgeprojekte kosten werden, konnten die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt aber nicht beziffern.

Trotz offener Fragen sind die Meinungen schon gefestigt.

Die politischen Reaktionen auf die städtische Vision folgten gestern postwendend.

FDP: «Kein Luftschloss»

Überraschend positiv fällt die Reaktion der FDP aus, die ansonsten solche Strassenbauprojekte oftmals lautstark kritisiert. «Grundsätzlich begrüissen wir, dass die Stadt etwas Visionäres vorlegt», sagt Gemeinderat Sebastian Vogel. Die Pläne für den Stadtraum HB seien «kein Luftschloss». Es ergebe Sinn, wenn die Plätze rund um den HB wieder besser zugänglich seien.

Vogel fehlt aber eine konkrete Lösung für die Verlagerung des Autoverkehrs. Es müsse unbedingt verhindert werden, dass es zu ähnlichen Stausituationen und Ausweichverkehr komme wie derzeit im Seefeld aufgrund der Baustelle an der Bellerivestrasse.

«Marschhalt» gefordert

Die City-Vereinigung Zürich, der ACS, der TCS und die SVP haben hingegen fundamentale Bedenken. Dominique Zygmont, Geschäftsleiter der City-Vereinigung Zürich, befürchtet, dass die Stadt am Ziel vorbeischiess und die Situation an der grössten Verkehrsdrehscheibe der Schweiz

verschlechtert, anstatt sie zu verbessern. So dürften etwa die Umsteigezeiten im ÖV zunehmen. Auch die Angst vor einer dauerhaften Grossbaustelle gehe um. «Wir fordern deshalb die Stadt Zürich auf, im Hinblick auf die Umsetzung jetzt einen Marschhalt einzulegen», sagt Zygmont.

Für die SVP ist das Abwürgen des Individualverkehrs rund um den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Schweiz weltfremd und führt Zürich zurück in vorindustrielle Zeiten. Doch diese «autofeindliche Litanei» lasse sich ohnehin nicht umsetzen. Der Kapazitätsabbau bei Autoverkehr auf den Kantonsstrassen rund um den HB verstosse gegen die Kantonsverfassung.

Ein Verstoß gegen Gesetze wittert auch der Automobilclub der Schweiz (ACS). «Verkehrsflächen abzubauen, bevor es echte Alternativen gibt, ist verantwortungslos und verfassungswidrig», sagt Ruth Enzler, Präsidentin des ACS Zürich. Der HB sei kein Ort für einen beschaulichen Stadtpark, wie er skizziert werde – er sei das Rückgrat der städtischen und der nationalen Mobilität.

Linkes Lob für die Vision

Wenig überraschend sind die linken Parteien für die Umbauvision des Stadtrats. Die SP freut sich vor allem darüber, dass der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr Priorität hätten. Die Verkehrssituation rund um den Hauptbahnhof und das Central sei heute für Menschen mit Behinderungen sowie für den Velo- und Fussverkehr unbefriedigend, schreibt die Partei.

Die Grünen legen den Fokus auf die «grüne Umgestaltung». Gerade in der Zürcher Innenstadt mit derart hohen Frequenzen seien die Pflanzung von Bäumen und das Schaffen von attraktiven und unversiegelten Flächen von essenzieller Bedeutung, heisst es in ihrer Mitteilung. Zudem loben sie die neuen Tramverbindungen.

Weiter befürworten sie den Abbau des Autoverkehrs rund um den Bahnhof. Dabei warnen die Grünen aber explizit, das dürfe nicht dazu führen, dass der Ausweichverkehr andere Gebiete der Stadt tangiere. «Von daher ist die Diskussion auch mit dem Kanton zu führen, der ebenfalls zu einer Lösung des wichtigsten öffentlichen Raums in der Schweiz beitragen muss.»

Mitte: «Wunschkonzert»

Die Zentrumsparteien haben Zweifel bezüglich der Umsetzbarkeit. Mitte-Gemeinderätin Karin Weyermann bezeichnet das Weissbuch als «ein Wunschkonzert». Sven Sobernheim von der GLP nennt es eine «Potenzialstudie». Der Elefant habe eine Maus geboren. Zudem sei offen, wie sich der Kanton zu den Plänen der Stadt an diesem zentralen Ort in Zürich stelle.

«Ob alles genau so kommt, wie wir uns das heute vorstellen, wissen wir nichts», sagte Tiefbauvorsteherin Simone Brander. Die Stadt habe auch nicht den Anspruch, alles eins zu eins so umzusetzen. Doch von der Vision sei sie überzeugt. «Wir haben viel vor», sagt sie, «packen wirs an.»

Martin Huber
und **Patrice Siegrist**

Kommentar

Bitte keine Ideologie – dafür ist diese Operation zu gross

Noch ist es erst ein Blick in die Zukunft, auf 165 Seiten ausbreitet und mit Visualisierungen aufgehübscht. Und doch ist bereits ein Streit entbrannt über das Weissbuch «Stadt-raum Hauptbahnhof 2050», das der Stadtrat gestern veröffentlicht hat.

Der Stadtrat will nichts weniger, als aus dem Gebiet um den grössten Schweizer Bahnhof eine grüne Zone zu machen, mit Vorrang für den öffentlichen Verkehr, Fussgänger und Velofahrerinnen. Das Auto dagegen soll weitgehend verschwinden. Zürich gewinne so «Raum, Luft, Grün und ein funktionierendes Miteinander», heisst es im Weissbuch.

Ob dieses «Miteinander» funktioniert, ist aber noch völlig unklar. Wohin soll sich der Autoverkehr verlagern? Werden andere Achsen und Quartiere stärker belastet – mit welchen Folgen für die Menschen, die dort wohnen und arbeiten? Wie umgehen mit dem lokalen Gewerbe, das wegen der absehbaren Grossbaustelle mitten im Stadtzentrum – einer weiteren! – Umsteatzebussen befürchtet? Auf diese und weitere Fragen muss der Stadtrat überzeugende Antworten liefern.

Die Operation HB wird zum Prüfstein, inwieweit sich Anspruch und Realität vertragen.

Dafür braucht es in einem nächsten Schritt nicht nur saubere Abklärungen und Transparenz über die Ergebnisse. Sondern auch Ehrlichkeit: Sollte sich der Plan in seiner gegenwärtigen Radikalität nicht umsetzen lassen, sind Anpassungen zwingend, vielleicht wird ein Marschhalt nötig, im Extremfall ein Abbruch. Ideologie darf jedenfalls nicht zum Motor eines solch grossen Umbaus werden. Das gilt nicht nur für den rot-grünen Stadtrat, sondern auch für die SVP und die Auto-lobby, die gegen die Pläne laut protestieren.

Die Aufgabe zu lösen, wird auch so schon schwierig genug. Davor scheuen darf sich Zürich deswegen aber nicht. Im Gegenteil. Die Stadtzürcher Bevölkerung will eine grünere, gesündere und nachhaltigere Stadtentwicklung, das hat sie in verschiedenen Abstimmungen der letzten Jahre deutlich zum Ausdruck gebracht.

Die Operation HB wird zum Prüfstein, inwieweit sich Anspruch und Realität vertragen.



Stefan Häne