

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 «Stadttraum Hauptbahnhof 2050» präsentiert. Darin skizzieren 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 «Verkehrsredesscheibe 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. «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 Velo, kaum Aufenthaltsmöglichkeiten, und im Sommer heitzt 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 Fussverkehr einräumen.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger soll der zentrale Stadttraum 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 (grosses Bild). Kleine Bilder, von oben: Nebeneinander von Fuss- und weniger Verkehr, dafür sichere Fusswege beim Landesmuseum, Löwenplatz ohne Autos und Trams und der Blick von der Bahnhofbrücke in Richtung Central. Visualisierungen: Atelier Brunecky, Zürich



Velo Verkehr beim Platzspitz, / Dome Visual GmbH, Zug

Bahnhof aus allen Richtungen soll weitgehend auf die Autobahn direkt erreichen können.

Im Weissbuch verdeutlicht 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

erreichtbar. 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.

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

— Wohin verlagert sich der Autoverkehr?

Offen bleibt noch, wohin sich der Autoverkehr bei einer so weitläufigen Sperrung verlagert. Eher wage schreibt der Stadtrat, er werde nun in den kommenden Jahren evaluieren, «wie der öffentliche Verkehr durch zusätzliche Staatsausübung 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, werden noch erarbeitet.

Neu ist auch am Europaplatz eine Tramhaltestelle vorgesehen. Damit soll die Europaplatz besser ans Tramnetz angeschlossen werden. In der letzten Etappe ab

— 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.

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

— Wie will die Stadt den Raum begründen?

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 Spalte» von der Gessnerbrücke über den Platzspitz entlang der Limmat bis zum Papierwerd-Areal reichen. Dadurch soll die «aussergewöhnliche Lage des Haupt-

bahnhofs zwischen zwei Flüssen» als Erstes will die Stadt die Weiterentwicklung des Papierwerd-Areals und die Machbarkeitsstudie zum Tunnel Bahnhofquai in Angriff nehmen.

Als zweites will die Stadt die Vervaltung der Limmat entlang der Bauten an der Bellerivestrasse. Der Stadtrat betont auch, dass die Vervaltung schon begonnen hat: beispielsweise mit dem neuen Velotunnel beim HB und der kürzlich eröffneten Poststrasse beim Europaplatz.

Zum Preis der Transformation macht das Weissbuch keine Angabe. Es sei auch weniger 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 «Stadttraum 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 Autobahnfahrung verlagert werden.

Der städtische Binnverkehr (ca. 40 Prozent) soll teilweise auf ÖV und Velo umsteigen, die restlichen Autos von Handwerkern und Lieferanten müssen auf einem Innenstadtring und auf der Achse Hardbrücke–Rosenartenstrasse 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 Laufen gehalten worden. Zu einer Unterschrift sei es nicht gekommen, weil sich der Kanton als Bewilligungsberechtigt schreibt.

Die Grünen legen den Fokus auf die «grüne Umgestaltung».

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.

Trotz offener Fragen sind die Meinungen schon festgestellt.

Die politischen Reaktionen auf die städtische Vision folgten gestern postwendend.

FDP: «Kein Luftschatz»

Überraschend positiv fällt die Reaktion der FDP aus, die ansonsten solche Strassenbauprojekte oftmals lautstark kritisieren. «Grundsätzlich begrüssen wir, dass die Stadt etwas Visionäres vorlegt», sagt Gemeinderätin Sebastian Vogel. Die Pläne für den Stadttraum HB seien «kein Luftschatz». Es ergebe Sinn, wenn die Plätze rund um den HB wieder zugänglicher seien.

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

«Marschall» gefordert

Die City-Vereinigung Zürich, der RCS und die SVP haben hingegen fundamentale Bedenken. Dominique Zygmunt, Geschäftsführer der City-Vereinigung Zürich, befürchtet, dass die Stadt den Ort vorbereitet, wo sie überzeugt. «Wir haben viel vor», sagt sie, «packen wir 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 ausgedehnt und mit Visualisierungen aufgebaut. Und doch ist bereits ein Streit entbrannt über das Weissbuch «Stadttraum 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 Velofahrer. Das Auto dagegen soll weitgehend verschwinden. Zürich gewinne so Raum, Luft, Grün und ein funktionierendes Miteinander», heisst es im Weissbuch.

Ein Verstoß gegen Gesetze wittert auch der Automobil-Club 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 Umbaupläne des Stadtrats. Die SP freut sich von 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 unversegelten Flächen von essentieller Bedeutung. Zudem loben sie die neuen Tramverbindungen.

Weiter befürworten sie den Abbau des Autoverkehrs rund um den Bahnhof. Dabei warnen die Grünen aber explizit, dass der Weit offene Fragen sind.

Die politischen Reaktionen auf die städtische Vision folgten gestern postwendend.

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 unversegelten Flächen von essentieller Bedeutung. Zudem loben sie die neuen Tramverbindungen.

Weiter befürworten sie den Abbau des Autoverkehrs rund um den Bahnhof. Dabei warnen die Grünen aber explizit, dass der Weit offene Fragen sind.

Die politischen Reaktionen auf die städtische Vision folgten gestern postwendend.

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 unversegelten Flächen von essentieller Bedeutung. Zudem loben sie die neuen Tramverbindungen.

Die Aufgabe zu lösen, wird auch so schon schwierig genug. Davor scheuen darf sich Zürich deswegen aber nicht. Im Gegenteil. Die Stadträtin 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 stellen werde.

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

Martin Huber und Patrice Siegrist

