

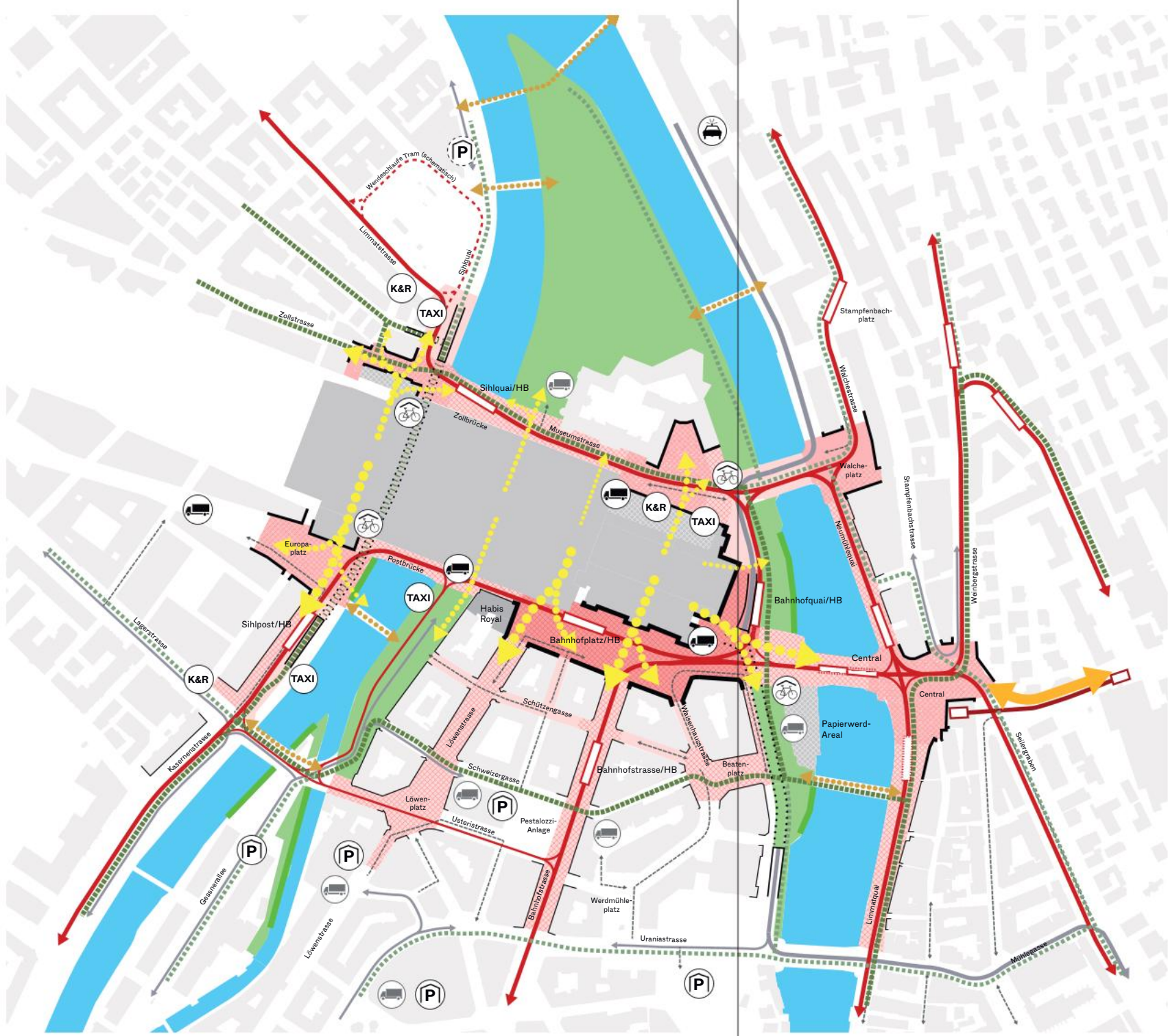


Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050

Weissbuch







- Ankunftsart, Stadtraum, Priorität Fussverkehr (Bahnhofplatz, Trittstein, weiterer Stadtraum)
- Wichtiger Stadtraum ohne MIV-Durchgangsverkehr
- Grüne Spitze
- Zugang zum Flussraum
- Fussverkehr, Hauptvernetzung Bahnhof-Stadt
- Steg Fuss- und evtl. Veloverkehr
- Fussverkehr, Hauptverbindung Hochschulquartier
- Tramlinie mit Haltestelle, Option
- Richtplaneintrag Tramwendeanlage, genaue Lage ist in Koordination mit Arealentwicklung zu prüfen.
- Polybahn mit Haltestelle
- Veloverkehr, Hauptverbindung
- Veloverkehr, Nebenverbindung
- Velostation mit Hauptzufahrt
- MIV-Erschliessung
- Anlieferung und Feinerschliessung Innenstadt
- Unterführung mit Portal
- P Parkhaus, bis 2029 bewilligt
- K&R Anlieferung Bahnhof, weiterer wichtiger Anlieferungsart (Auswahl)
- TAXI Taxistand Bahnhof, Schutz und Rettung
- Bahnhofsgelände
- Gebäude, Umnutzung, Umbau
- Habis Royal, Erhalt
- Wichtige raumbildende Bebauung

Vision 2050

Situation 18

Stadtraum 2050 22

Idee «Tore» 24

Idee «Grüne Spitze» 26

Karte 2050 28

Nutzungsebenen 30

Trittsteine 32

Fussgänger*innen* 34

Tram und Bus 36

Wendeanlagen Tram 38

Velo 40

Auto und Motorrad 42

Gewerbe 44

Orte 46

Bahnhofplatz 48

Bahnhofbrücke und Central 52

Bahnhofquai

und Papierwerd-Areal 54

Landesmuseum 56

Sihlquai und Platzspitz 58

Europaplatz und Europaallee 60

Löwenstrasse 62

Löwenplatz 64

Ziele 66

Planung

Plan 2050 70
Übersicht 72

Anweisende Grundlage 74
Voraussetzungen 76
Leitgedanke 78

Gestaltungsebenen 80
Mobilität 82
Fussverkehr* 84
Öffentlicher Verkehr 86
Veloverkehr 88
Motorisierter Individualverkehr 90
Wirtschaftsverkehr 92
Stadtebene und Shopville 94
Sozialraum 96
Stadtklima 98
Ökologie 100
Lärm, Luft, Klimaschutz 102

Orte 104
Bahnhofplatz 106
Bahnhofbrücke und Central 110
Bahnhofquai
und Papierwerd-Areal 114
Landesmuseum 118
Sihlquai und Platzspitz 122
Europaplatz 126
Löwenstrasse und Löwenplatz 130

Umsetzung 134
Auftrag und Vorgehen 136
Prozessgestaltung 138
Etappen 140
Mitwirkung 148
Organisation 150
Qualitätssicherung 154
Verlagerung Durchgangsverkehr 156
Weiterentwicklung 160
in Prüfung 162
Beteiligte 164
Impressum 165

* In den verwendeten Begriffen Fussgänger*innen, Fussverkehr, Fusswege, Fussverbindung usw. sind Menschen mit diversen Bedürfnissen mitgedacht.



Stadtraum Hauptbahnhof

In seiner heutigen Ausgestaltung hat der Stadtraum rund um den Hauptbahnhof erhebliche Defizite – viele Autos, die Übergänge von Tram, Bus, Zug, aber auch in die Stadt sind anspruchsvoll, die Orientierung für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen herausfordernd, deren Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Der Zugang zu den Hochschulen könnte besser sein. Es fehlen Aufenthaltsmöglichkeiten. Und: Der Ort repräsentiert Zürich nicht (mehr) angemessen.

**Wichtigste
Drehscheibe,
schweizweit.**



Über die Jahrzehnte den wachsenden Ansprüchen des Autoverkehrs gehorchend, wurde der ehemals freie Bahnhofplatz immer mehr zugebaut. Autos und Trams dominieren, für Fussgänger*innen ist er schwer zu queren. Escher* blickt bedrängt von seinem Sockel.

Der Platz ist begrenzt. Wir kommen uns in die Quere.

*Alfred Escher,
Zürcher mit Weitblick,
u. a. Initiator der
Gotthardbahn und
Gründer der Eid-
genössischen Tech-
nischen Hochschule
ETH Zürich, der
Schweizerischen
Kreditanstalt. Sein
Denkmal steht auf
dem Bahnhofplatz.

Heute

420 000 Ein- und Aussteigende SBB

200 000 Fahrgäste
nutzen im Stadtraum Hauptbahnhof
täglich Bus und Tram

200 Fahrten mit Tram und Bus
pro Stunde um den Hauptbahnhof

10 Tramlinien von total 14
bedienen den Stadtraum Hauptbahnhof

700 000

Fussgänger*innen
täglich im
Stadtraum Hauptbahnhof

Zukunft

30 bis 60 Prozent Wachstum
des öffentlichen Verkehrs bis 2040

3 bis 5°C weniger gefühlte Sommerhitze

Die globale Erwärmung bewirkt zunehmende Hitze in der Stadt. Die klima-
bewusste Entwicklung des Stadtraums Hauptbahnhof kann Entlastung bringen.
Zu den Massnahmen bis 2050 zählen mehr Grünflächen, entsiegelte Böden,
schattenspendende Bäume und weniger Verkehr, der Hitze miterzeugt.
Das wird angestrebt:

20 Prozent nicht versiegelte Strassen und Plätze,
statt heute nur 5 Prozent

28 Prozent durch Bäume beschattete Plätze,
statt heute nur 10 Prozent

900 000

Im Jahr 2050 könnten es
900 000 sein



11



12

Was wäre, wenn das Zentrum der Stadt Zürich nicht länger vom Autoverkehr dominiert würde? Wenn es Luft, Grün, Licht und ein sicheres Neben- und Miteinander von Fussgänger*innen, Tram, Bus und Velofahrenden – und weniger Autos gäbe?

Die Rückgewinnung des zentralen Stadtraums

Zürich wächst. Zürich ist Wohnstadt, Arbeitsort, Reiseziel. Früher führten die Verkehrswege über den See, die Limmat. Später fuhr das Pferdetransport. Alte Bilder zeigen weite Plätze mit Menschen zu Fuss, mit Kutschen und ersten Trams. So viel Raum auf dem Platz! Und heute? Mehr Menschen, sehr viel mehr Autos, mehr Dichte, mehr Hitze, neue Ansprüche und Bedürfnisse. Das Nebeneinander ist die zentrale Herausforderung. Zürich geht sie an und besinnt sich zurück auf mehr Raum im zentralen Stadtraum.

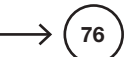
Vision 2050

Städte verändern sich. Zum Guten, zum weniger Guten. Dann muss neu gedacht werden. Eine Stadt erfasst die Entwicklungen und die Bedürfnisse ihrer Einwohner*innen, Gewerbetreibenden und Besucher*innen. Sie entwirft die Zukunft. Dazu braucht es im Heute einen grossen Schnitt. Wie jetzt.

Zürich denkt den Stadtraum rund um den Hauptbahnhof weiter.

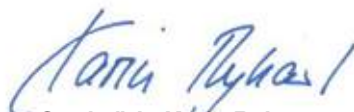
Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und der sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, im Hinblick auf die zunehmenden Verkehrsströme und die Herausforderungen bezüglich des Klimas, ergibt sich für den Stadtraum Hauptbahnhof ein Handlungsbedarf von hoher Dringlichkeit, der zudem eine sozialverträgliche und inklusiv gestaltete Entwicklung erfordert.

Voraussetzungen





Stadträtin Simone Brander
Vorsteherin des
Tiefbau- und Entsorgungsdepartements
der Stadt Zürich



Stadträtin Karin Rykart
Vorsteherin des
Sicherheitsdepartements
der Stadt Zürich



Stadtrat Dr. André Odermatt
Vorsteher des
Hochbaudepartements
der Stadt Zürich



Stadtrat Michael Baumer
Vorsteher des
Departements der Industriellen Betriebe
der Stadt Zürich



Salomé Mall
SBB Immobilien
Leiterin Development



Beat Deuber
SBB Infrastruktur
Leiter Netzdesign,
Anlagen & Technologie

«Um den Hauptbahnhof treffen die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung und die Anforderungen an eine gesunde, grüne und nachhaltige Stadtentwicklung aufeinander. Mit dem Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof verfügen wir über die Vision für die Zukunft, damit der Stadtraum im Zentrum von Zürich lebenswert bleibt.»

Stadträtin Simone Brander

«Mit seiner hohen Leistungsfähigkeit übernimmt der ÖV die Hupterschliessung der Innenstadt. Der Bahnhof ist auf allen Seiten mit dem städtischen ÖV-Netz verknüpft. Das geplante Ringsystem der Netzentwicklungsstrategie entlastet zudem die Innenstadt – davon profitiert auch der Hauptbahnhof.»

Stadtrat Michael Baumer

«Der Hauptbahnhof bleibt eine zentrale Verkehrsdreh-scheibe von Zürich. Der sanfte Verkehr erhält jedoch mehr Raum. Das führt zu attraktiveren Aufenthaltsbereichen, einer besseren Orientierung und zu mehr Sicherheit.»

Stadträtin Karin Rykart

«Der Stadtraum Hauptbahnhof öffnet den Zugang zur Innenstadt, zum Hochschulquartier und zur Limmat. Als Visitenkarte der Stadt soll er den Bedürfnissen von Bevölkerung, Gewerbe und Tourismus gerecht werden und einladend, funktional und nachhaltig gestaltet sein.»

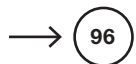
Stadtrat André Odermatt

«Bahnhöfe sind viel mehr als Transitorte. Das Weissbuch setzt einen wichtigen Meilenstein für die stadträumliche Entwicklung rund um den Hauptbahnhof Zürich, welche die Verbindung von Mobilität und Stadtleben weiter stärkt.»

Salomé Mall, Leiterin Development, SBB Immobilien

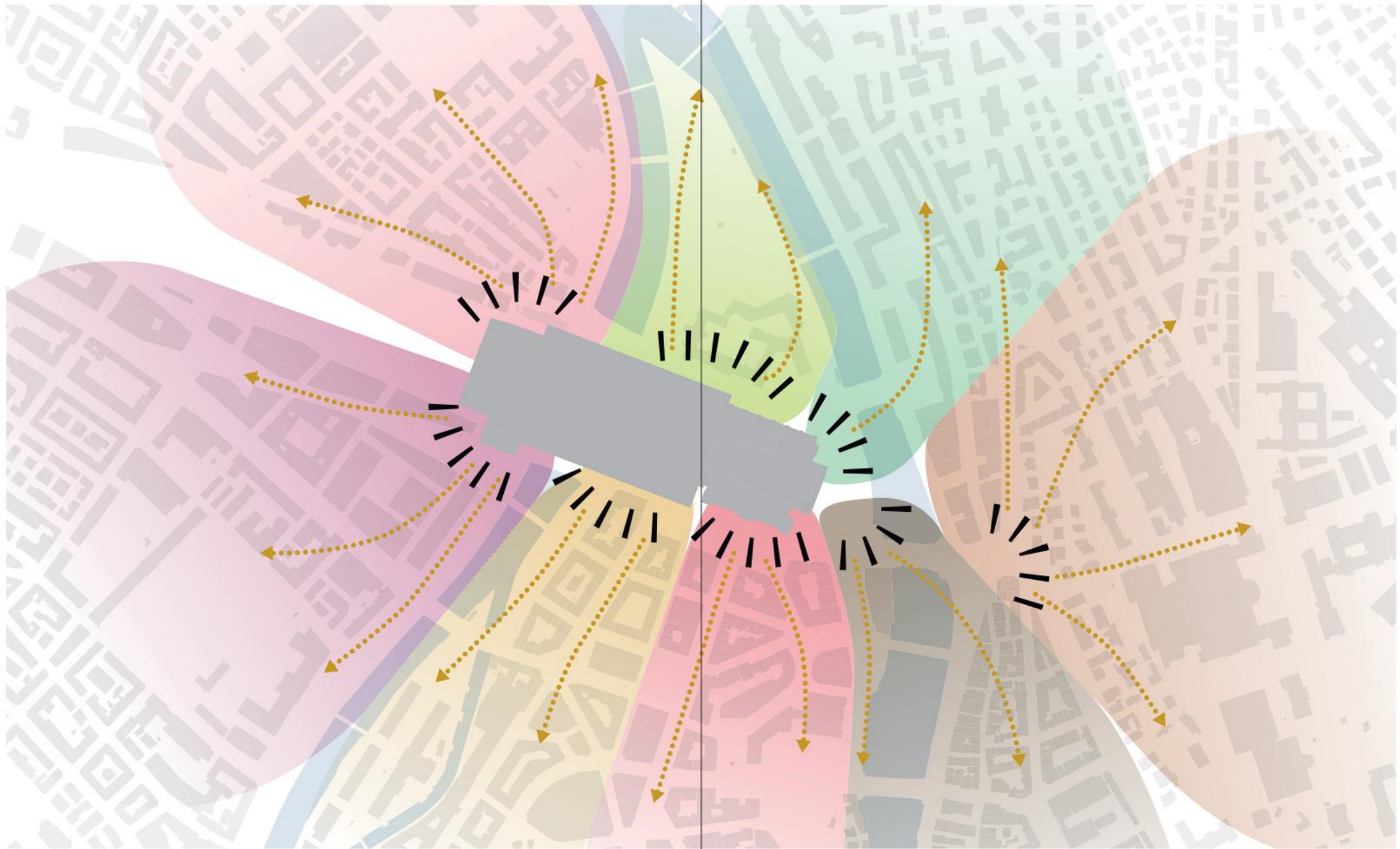


Sozialraum



Den zentralen Stadtraum nutzen alle auf ihre Weise. Zum Ankommen, Umsteigen, Flanieren, Einkaufen, für Kultur und Austausch, zum Durchatmen.

Stadtraum 2050

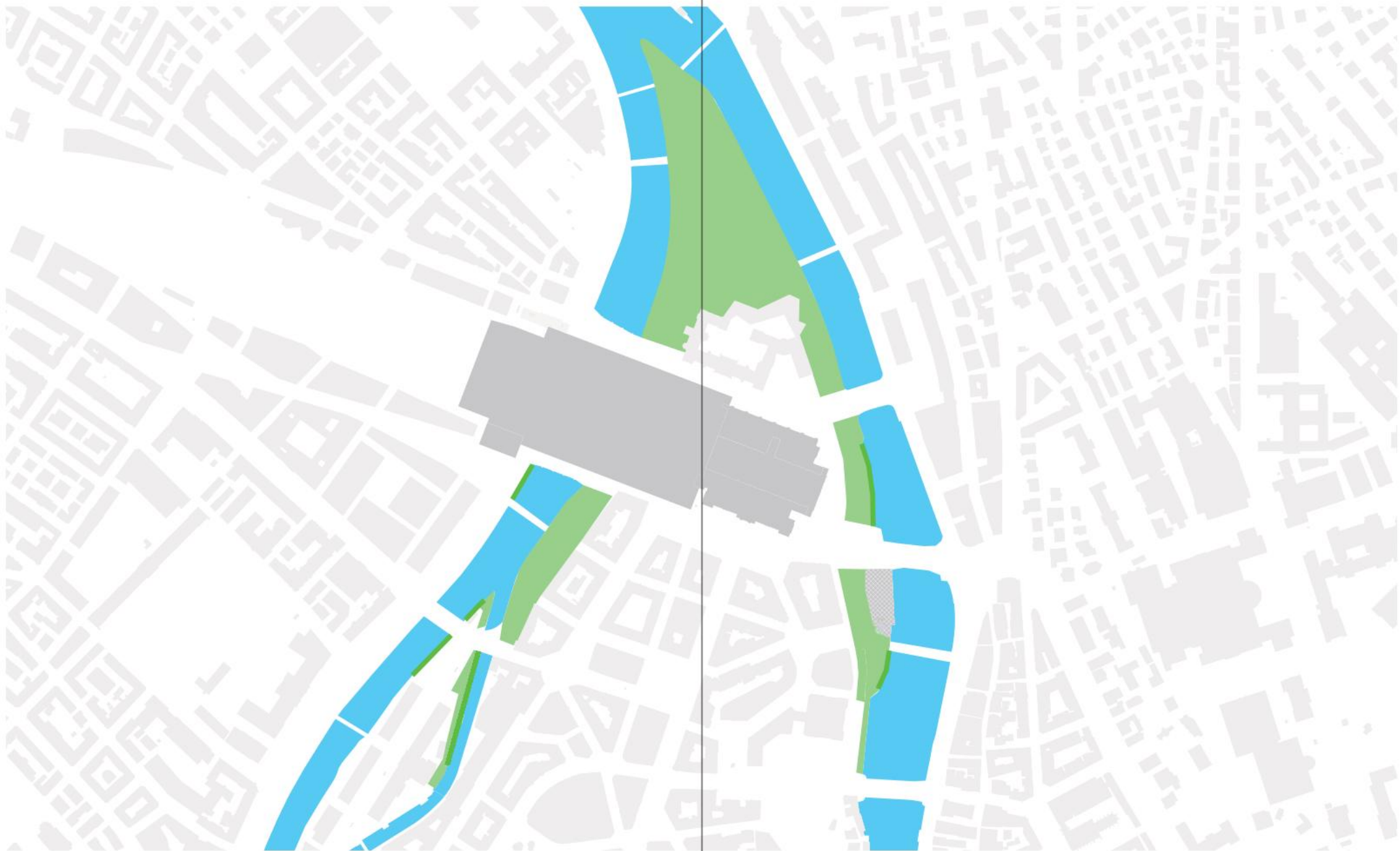


Gestaltungsebenen



Der Stadtraum Hauptbahnhof ist durchlässig und wirkt als Scharnier in die umliegenden Quartiere und zu den Hotspots von Kultur, Bildung, Freizeit, Tourismus, Kunst, Verwaltung, Leben und Arbeiten.

Idee «Tore»



Gestaltungsebenen

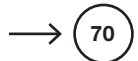


Durchgängige Parklagen und begrünte Flächen reichen von der Sihl über den Platzspitz entlang der Limmat bis zum Papierwerd-Areal. Die Situation mit zwei Flüssen in der Mitte der Stadt ist aussergewöhnlich.

Idee «Grüne Spitze»



Plan 2050

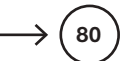


Der Stadtraum Hauptbahnhof in seiner Gegenwart im Jahr 2050 zeichnet sich aus durch Grün, Durchlässigkeit und ein organisiertes Mobilitätsangebot.

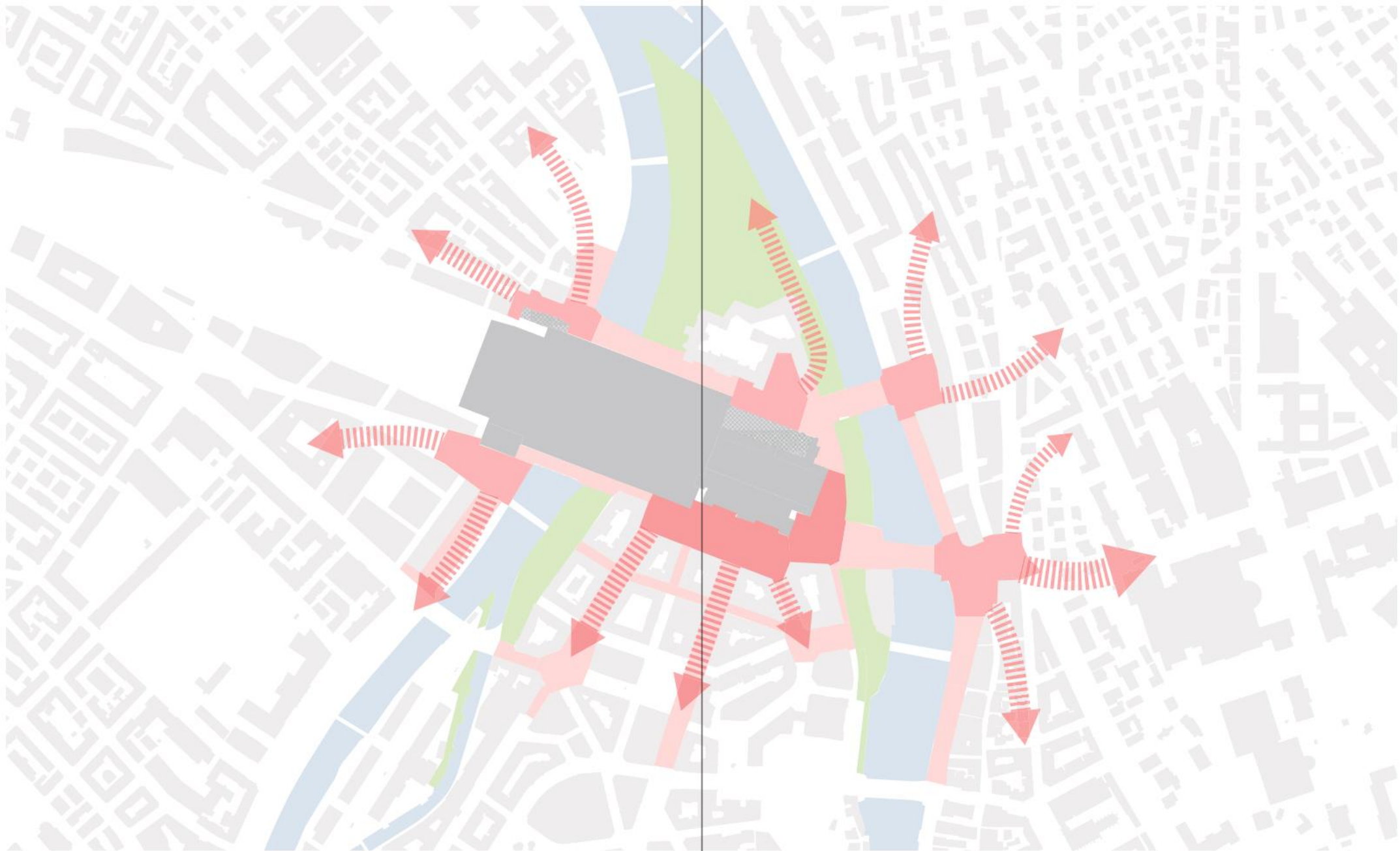
Karte 2050

Durch die stadträumlichen Ordnungsprinzipien «Tore» und «Grüne Spitze» erhält der Stadtraum Hauptbahnhof eine klare Struktur, die den Nutzer*innen und ihren Bedürfnissen gerecht wird. Die Nutzungsebenen basieren auf diesen beiden Ordnungsprinzipien.

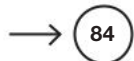
Gestaltungsebenen



Nutzungsebenen

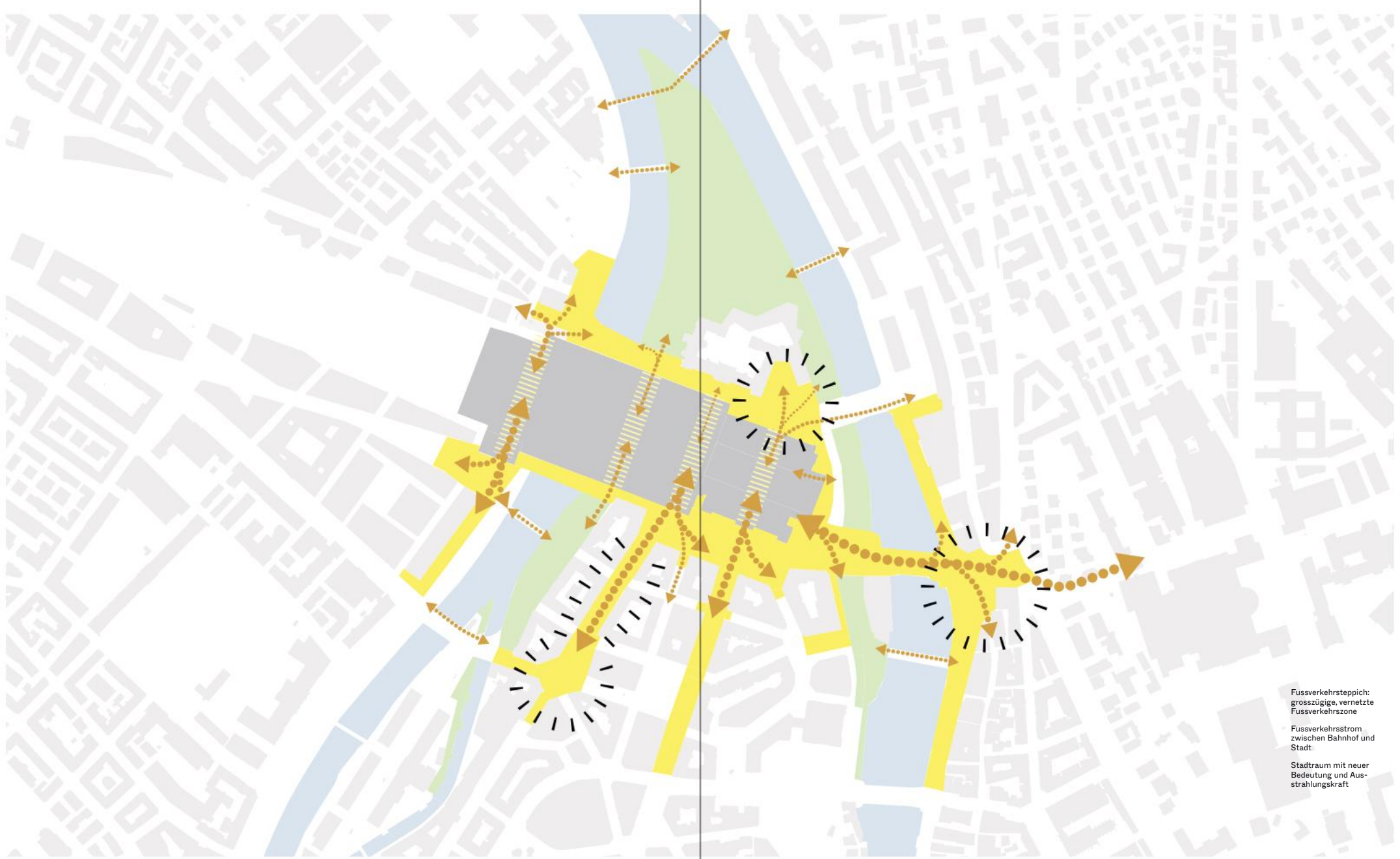


Fussverkehr



«Trittsteine» verbinden den Hauptbahnhof mit der Stadt. Sie sind Ankunfts- und Vernetzungsorte zu den umliegenden Quartieren. So entsteht ein grosszügig durchgängiger Stadtraum.

Trittsteine



Fussverkehrsteppich:
grosszügige, vernetzte
Fussverkehrszone

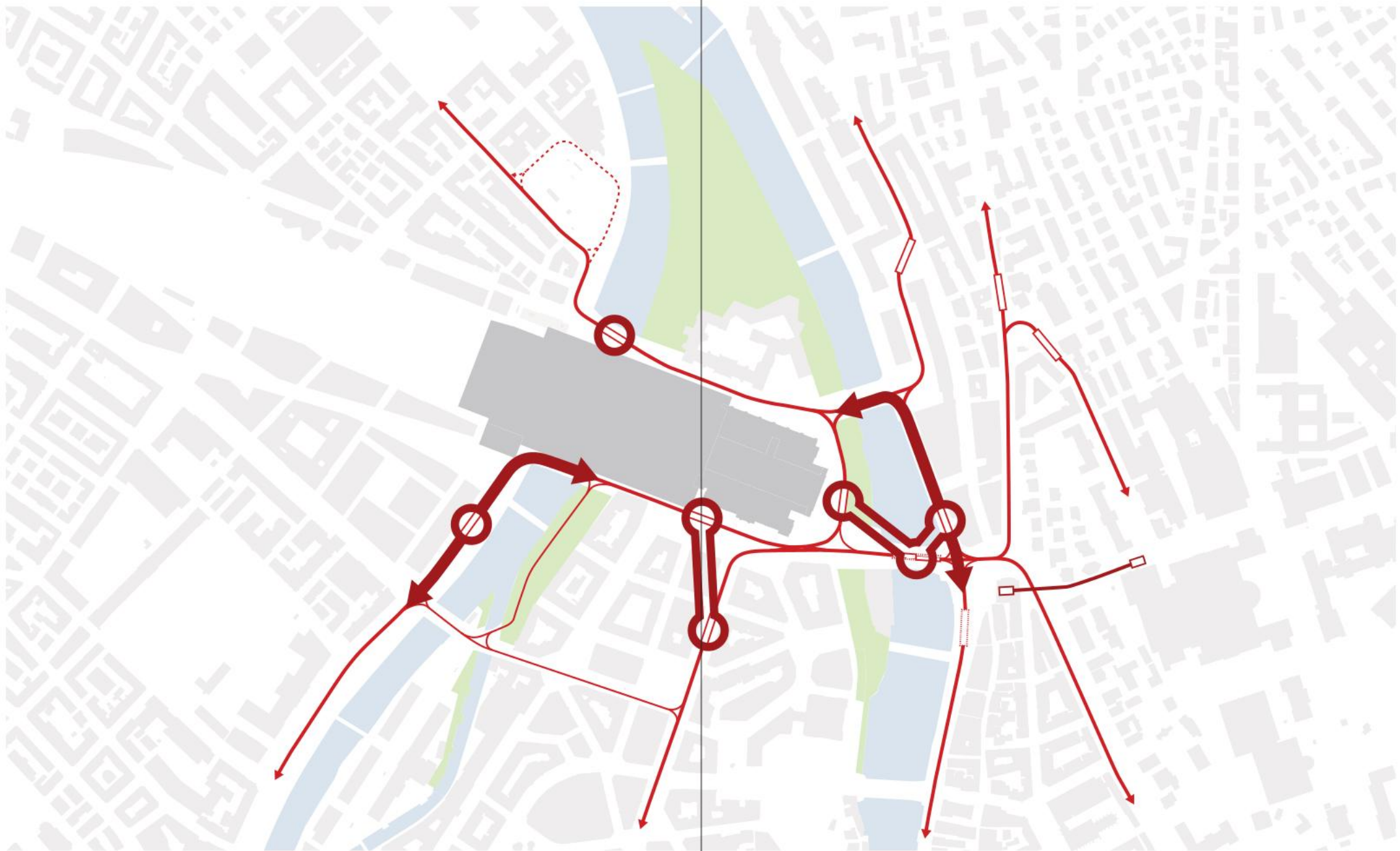
Fussverkehrsstrom
zwischen Bahnhof und
Stadt

Stadtraum mit neuer
Bedeutung und Aus-
strahlungskraft

Fussverkehr
→ (84)

Wer zu Fuss unterwegs ist, gewinnt im zentralen Stadtraum mehr Sicherheit, mehr Platz, mehr Orientierung. Unverstellte, grosszügige Fusswege verbinden Tram, Bus, Zug und machen die Stadt zugänglich.

Fussgänger*innen



Öffentlicher Verkehr



Der öffentliche Verkehr profitiert von der Entlastung vom Durchgangsverkehr. Neue Linienführungen und neue hindernisfreie Haltestellen verbessern Anbindung und Orientierung.

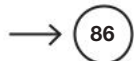
35

Tram und Bus

36



Öffentlicher Verkehr

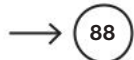


Tram und Bus fahren selbst bei besonderen Anlässen oder Ereignissen zuverlässig. Durch drei neue Wendemöglichkeiten ist der Betrieb flexibel und der Bahnhof jederzeit erreichbar.

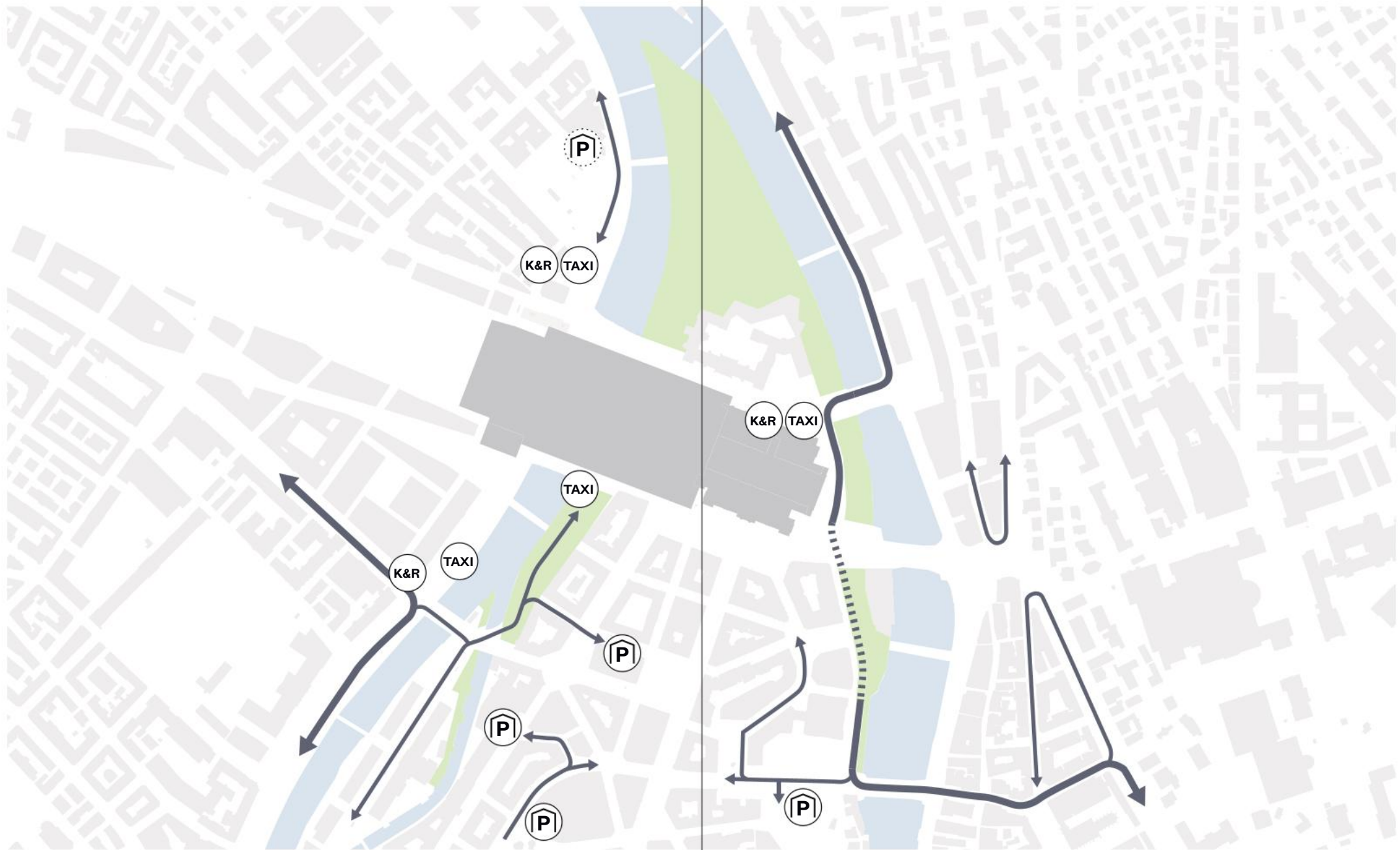
Wendeanlagen Tram



Veloverkehr

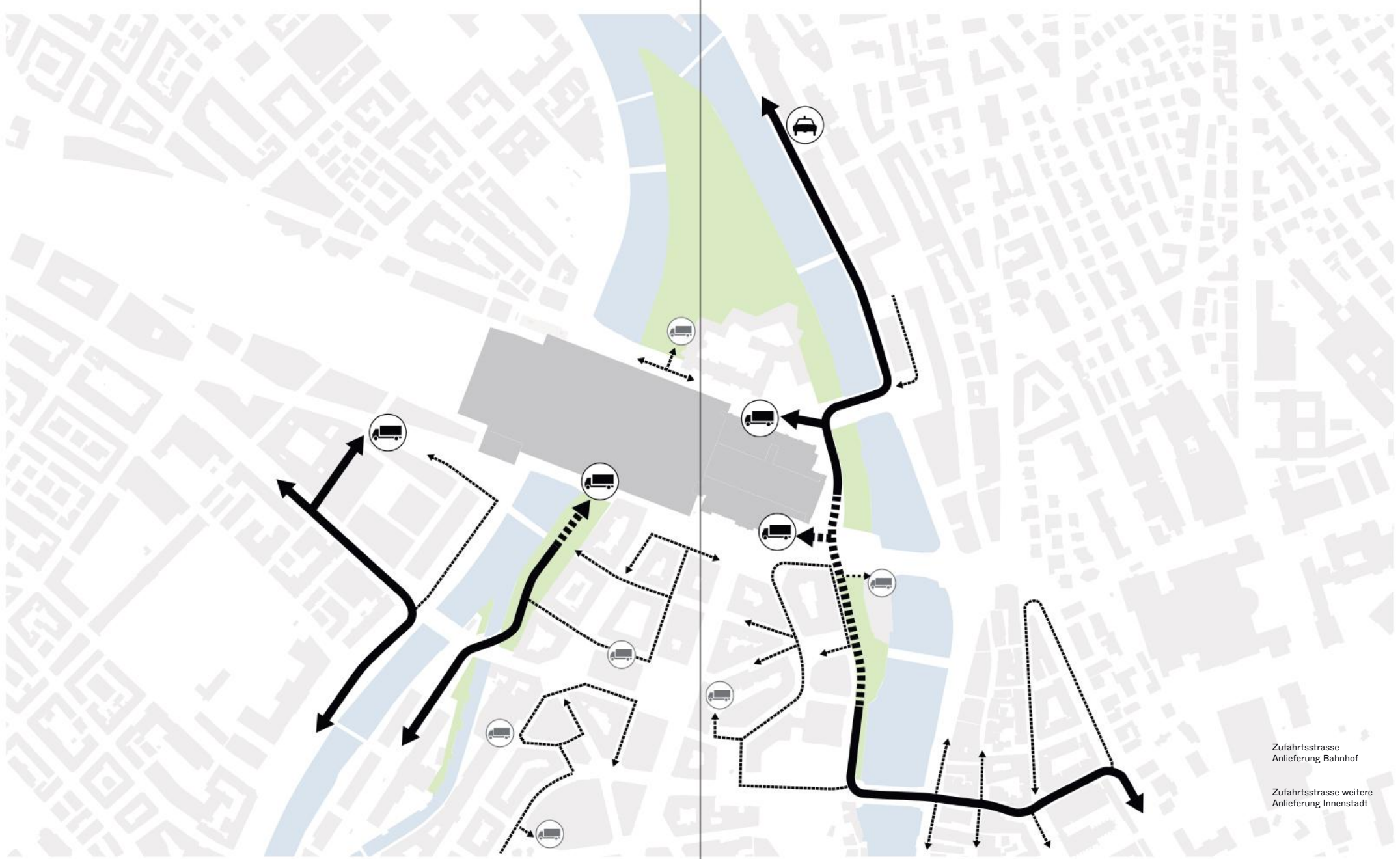


Velofahrer*innen erreichen den Bahnhof aus allen Richtungen. Auf jeder Seite befindet sich eine grosse unterirdische Velostation. Neue Verbindungen führen mit dem Velo am Bahnhof vorbei oder unter ihm hindurch.



MIV Die Innenstadt ist mit dem Auto und dem Motorrad erreichbar. Taxis und Kiss & Ride gibt es auf allen Seiten des Hauptbahnhofs, Zufahrten zu den Parkhäusern bleiben. Stau wegen zu viel Durchgangsverkehr ist nun Geschichte.

Auto und Motorrad



Wirtschaftsverkehr



An der Bahnhofstrasse eine Schaufensterscheibe auswechseln oder mit der Feuerwehr vorfahren? Gewerbe, aber auch Blaulichtdienste profitieren von weniger Verkehr.

Zufahrtsstrasse
Anlieferung Bahnhof

Zufahrtsstrasse weitere
Anlieferung Innenstadt

Gewerbe

Zürich setzt einen Meilenstein in der Stadtentwicklung und befreit den Stadtraum Hauptbahnhof von einem Übermass an Autos. Vorrang erhalten der öffentliche Verkehr, Fussgänger*innen und Velofahrer*innen. Zürich gewinnt Raum, Luft, Grün und ein funktionierendes Miteinander.

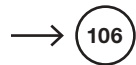
Raum und Luft für Zürich

Die Verwandlung findet statt: Platz für Platz, Quai für Quai, an der Limmat und an der Sihl. Manches dauert noch Jahre, anderes erfreut bereits heute.

Orte



Bahnhofplatz



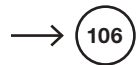
Mehr Platz auf dem Platz. Vortritt für Menschen zu Fuss. Die neue Freiheit ist wie anno dazumal ein grosses Glück. Bäume, Luft, Raum zum Verweilen. Eine neue Schönheit mitten in Zürich.



Bahnhofplatz



Bahnhofplatz

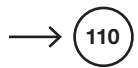


Einer der bekanntesten und am stärksten frequentierten Plätze der Schweiz in seiner neuen urbanen Qualität.

Bahnhofplatz



Bahnhofbrücke
und Central

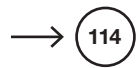


Das Central ist das Tor zum Hochschulquartier. Fußgänger*innen, Velofahrer*innen und diverse Linien von Tram und Bus kreuzen. Klare Organisation und weniger Autos machen alles einfacher, schneller und entspannter.

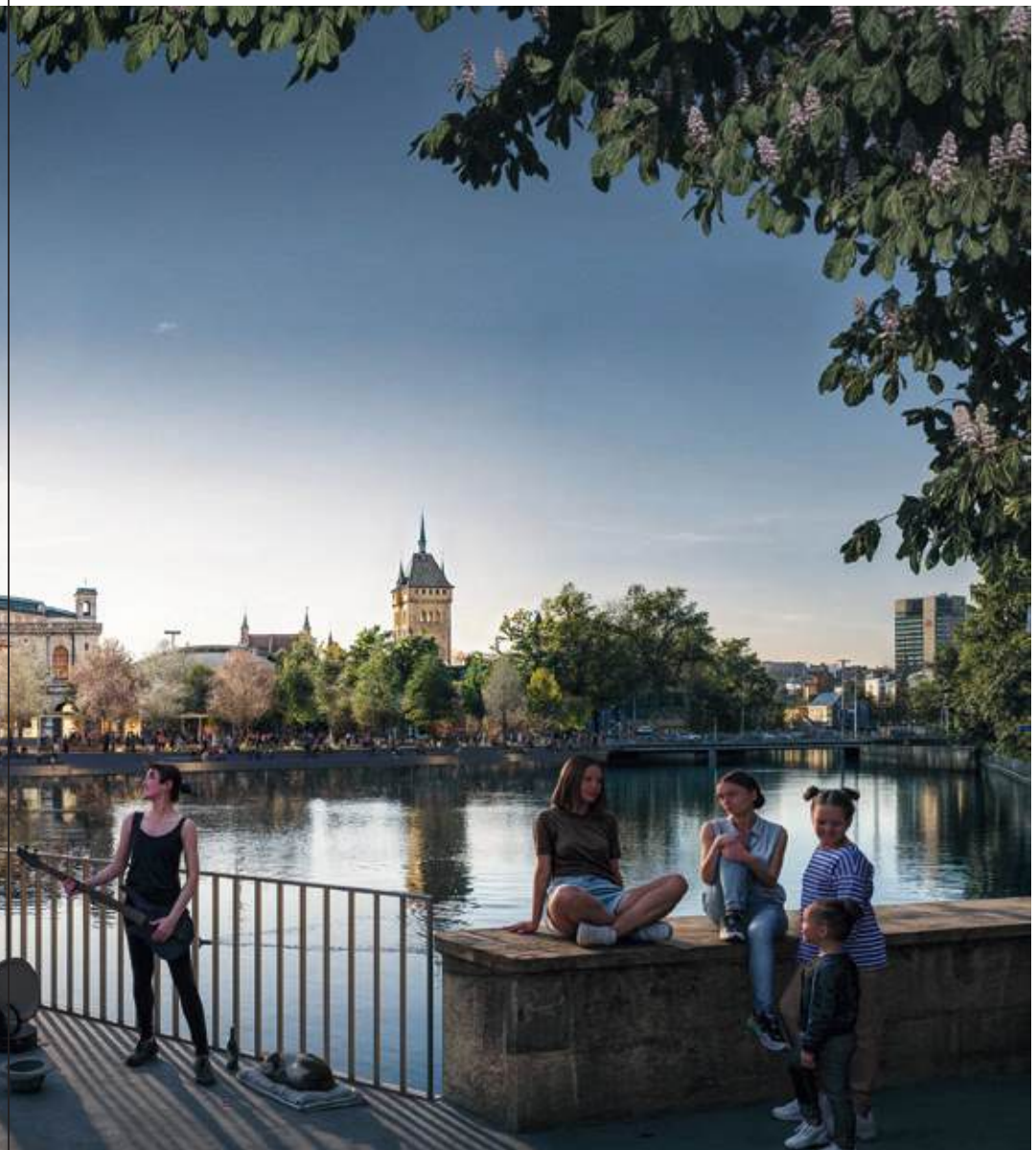
Bahnhofbrücke und Central



Bahnhofquai und
Papierwerd-Areal



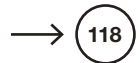
Wo die Autos abtauchen, entsteht zwischen dem Kopf des Hauptbahnhofs und der Limmat ein grünes Band für Fußgänger*innen, Trams, Velos – ein zentraler Park mit Wasseranschluss. Das Papierwerd-Areal ist Teil davon.



Bahnhofquai und Papierwerd-Areal



Landesmuseum

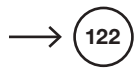


Das Landesmuseum atmet auf. Weniger Verkehr vor seinen Toren, dafür Bäume und sichere, hindernisfreie Fusswege, auch in die grüne Idylle des Platzspitz'. Die unbekanntere Nordseite des Hauptbahnhofs rückt ins Zentrum.

Landesmuseum



Sihlquai
und Platzspitz

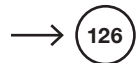


Das Tor zum Kreis 5 öffnet sich. Daraus wird ein Nebeneinander von Fußgänger*innen und Velofahrer*innen, mit einer Tramhaltestelle auf der Zollbrücke. Auf den Platzspitz führt ein direkter Zugang aus dem Hauptbahnhof.

Sihlquai und Platzspitz



Europaplatz

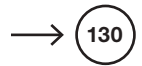


Den Europaplatz erweitert eine Riviera. Ein Zugang zur Sihl mit Grandezza. Dazu kommt die eigene Haltestelle. Fussläufig führt die Anbindung der Europaallee auch über den Schützensteg zu Löwenstrasse, Bahnhofstrasse und in die Altstadt.

Europaplatz und Europaallee



Löwenstrasse
und Löwenplatz

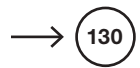


**Trams und Autos machen Platz für eine urbane
Einkaufs- und Flaniermeile, eine entspannte
Ergänzung zur Bahnhofstrasse.**

Löwenstrasse



Löwenstrasse
und Löwenplatz



Bäume, Vogelgezwitscher und viel Raum machen den Löwenplatz zum Ort des Verweilens, Genießens, Begegnens. Die Velovorzugsroute quert beim Globus, dessen Parkhaus Kund*innen willkommen heisst.

Löwenplatz

Was der Stadtraum Hauptbahnhof im Jahr 2050 können soll

Visitenkarte für Wirtschaft, Hochschulen und Tourismus

Der Stadtraum Hauptbahnhof ist eine Visitenkarte der Stadt. Als belebter, zugänglicher und sicherer Stadtraum im Herzen von Zürich, macht er Lust zum Einkaufen, Lernen, Treffen, Verweilen, Arbeiten, Ausgehen, Kultur erleben.

Neuorganisation der Verkehrsdrehscheibe

Der Schlüssel für die Rückgewinnung des zentralen Stadtraums ist die klare Organisation des Verkehrs. Der ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden bevorzugt, die flüssige Zufahrt für Gewerbe, Schutz und Rettung, Anlieferung und zu den Parkhäusern ist gewährleistet. Eine langfristig koordinierte städtebauliche Entwicklung im Stadtraum Hauptbahnhof ergibt eine multifunktionale Verkehrsdrehscheibe und einen hochwertigen Ort des Verweilens.

Verzicht auf Durchgangsverkehr

Mit dem Auto in die Stadt hinein, ja. Durch die Stadt hindurch, lieber nicht. Der Durchgangsverkehr wird von der Autobahn (ausgebaute Nordumfahrung) aufgenommen. Das sorgt für weniger Staus und Emissionen in der Innenstadt.

Zugänglich und sicher

Der Hauptbahnhof schafft Tore in die Quartiere, sprich Übergänge zu den Hochschulen, zum Museum und seinem Park, zur Bahnhofstrasse, zu den Geschäften an der Löwenstrasse, zum urbanen Zentrum an der Europaallee und zum Central und Niederdorf. Alles ist durchlässig und verbunden. Die Orientierung ist intuitiv, das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere mühelos. Der Zutritt ins Untergeschoss des Hauptbahnhofs ist optimal.

Freiräume und Grün schaffen Lebensqualität

Gewonnene Freiräume sind verbunden, mit Bäumen begrünt und sorgen für Standort- und Lebensqualität im Stadtraum Hauptbahnhof. Es sind attraktive Orte für alle Menschen, die sich in der Stadt hindernisfrei bewegen und aufhalten. Die Grünflächen dienen der Hitzeminderung.

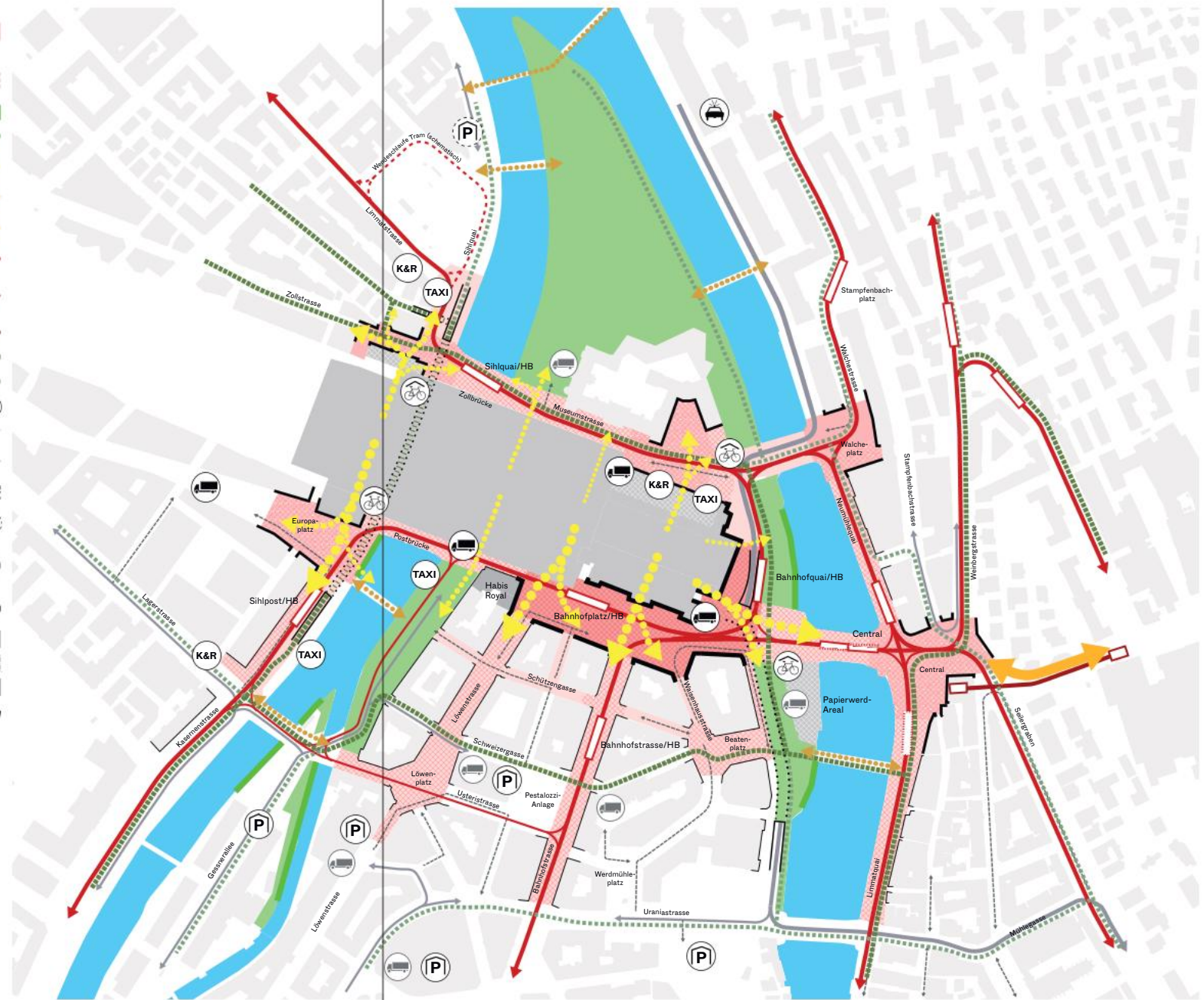
Lebendig und im Dialog

Der Stadtraum Hauptbahnhof muss vielfältigen Bedürfnissen gerecht werden. Seine Entwicklung erfolgt Schritt für Schritt, über die nächsten Jahre, gemeinsam mit der Bevölkerung und privaten Akteur*innen und Grundeigentümer*innen, in künftigen Planungen und Projekten. Veränderung ist ein Prozess.

Ziele

Planung

- Ankunftsort, Stadtraum, Priorität Fussverkehr (Bahnhofplatz, Trittstein, weiterer Stadtraum)
- Wichtiger Stadtraum ohne MIV-Durchgangsverkehr
- Grüne Spitze
- Zugang zum Flussraum
- Fussverkehr, Hauptvernetzung Bahnhof-Stadt
- Steg Fuss- und evtl. Veloverkehr
- Fussverkehr, Hauptverbindung Hochschulquartier
- Tramlinie mit Haltestelle, Option
- Richtplaneintrag Tramwendeanlage, genaue Lage ist in Koordination mit Arealentwicklung zu prüfen
- Polybahn mit Station
- Veloverkehr, Hauptverbindung
- Veloverkehr, Nebenverbindung
- Velostation mit Hauptzufahrt
- MIV-Erschliessung
- Anlieferung und Feinerschliessung Innenstadt
- Unterführung mit Portal
- Parkhaus, bis 2029 bewilligt P P
- Anlieferung Bahnhof, weiterer wichtiger Anlieferungsart (Auswahl) TAXI TAXI
- Taxistand Bahnhof, Schutz und Rettung TAXI TAXI
- Bahnhofsgebäude
- Gebäude, Umnutzung, Umbau
- Habis Royal, Erhalt
- Wichtige raumbildende Bebauung



Stadtplanerische Komplexität des Stadtraums Hauptbahnhof als Neben- und Miteinander von Fuss- und Veloverkehr mit Bus, Tram und Zulieferverkehr.

Karte 2050



Plan 2050

Prinzipien, die den zentralen Stadtraum fit für die Zukunft machen, zur multifunktionalen Mobilitätsdrehscheibe der Stadt, der Region, der Schweiz und zur Visitenkarte der Stadt.

Der Fokus liegt auf einer klaren Organisation des Verkehrs mit Vorfahrt für Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr. Weniger Autos erleichtern das Umsteigen, begünstigen Sozialraum und Stadtklima.

Platz für Platz, Quai für Quai. Der zentrale Stadtraum im Detail und Zusammenhang.

Das Weissbuch dient der Entwicklung des Stadtraums Hauptbahnhof und zeigt auf, wie die Planung weitergeht.

Bei der Umsetzung ist die Vertiefung der Grundidee für kohärente Projektplanungen angezeigt. Mit Blick auf die ganze Stadt.

Für das Gebiet rund um den Zürcher Hauptbahnhof besteht stadtplanerischer Handlungsbedarf.

Gestaltungsebenen → 80

Aspekte der Rückgewinnung und grünen Entwicklung.

Mobilität → 82

Mehr Raum, mehr Bäume und Freiflächen. Weniger Emissionen und Hitze.

Orte → 104

Nötige Schritte, Etappen und Mitwirkung der Beteiligten.

Umsetzung → 134

Nächste Schritte für die weitere Planung.

Organisation → 150

Das Weissbuch setzt die vielfältigen Zielsetzungen um, macht die erforderlichen Abwägungen bei widersprüchlichen Ansprüchen und liefert die richtungweisende Planungsgrundlage für eine kohärente Entwicklung und die Zusammenarbeit verschiedener Akteur*innen und Interessengruppen. Umgesetzte Massnahmen werden auf ihre Wirksamkeit überprüft, insbesondere durch die Nutzenden. Ziele und Prinzipien der stadträumlichen Weiterentwicklung gemäss Weissbuch werden bei Bedarf justiert.

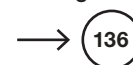
Das Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof ist ein strategisches Instrument. Es gibt die Vorstellung der Entwicklung des zentralen Stadtraums bis ins Jahr 2050 wieder und dient als Richtschnur.

Es zeigt Umsetzungen und die angestrebten Etappierungsschritte auf.

Das Weissbuch bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit und Koordination mit Kanton, SBB, Grundeigentümer*innen und weiteren Anspruchsgruppen für deren künftige Planung, ihre Projektierungen und Massnahmen.

Es beschreibt keinen Endzustand. Nicht alle Themen und Fragen kann das Weissbuch abschliessend klären. Das Weissbuch dient als Grundlage für Folgeprojekte, Machbarkeitsprüfungen, fachliche Vertiefungen.

Auftrag und Vorgehen



Anweisende Grundlage

Die vorliegende Entwicklungsvorstellung für den Stadtraum Hauptbahnhof basiert auf grundlegenden stadtplanerischen Strategien der Stadt und des Kantons Zürich. Sie umfassen das gesunde Zusammenleben in der Vielfalt, die Bewältigung des zunehmenden Verkehrs und die Herausforderungen der klimatischen Veränderungen.

Dabei gibt es auch Zielkonflikte. Nicht alle Ziele können vollumfänglich erreicht werden. Das Weissbuch macht die dafür erforderlichen Abwägungen und setzt die anspruchsvollen Vorgaben bestmöglich um.

Strategien Zürich 2040

Sie sind die langfristigen Dachstrategien für die Stadt Zürich und zeigen auf, wie sich die Stadt mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum entwickeln soll und welche neuen Qualitäten durch das Wachstum entstehen. Die Stadt Zürich strebt einen schonenden Umgang mit Ressourcen an und erarbeitet nachhaltige Lösungen für Bevölkerung und Wirtschaft auf eine partnerschaftliche Weise.

Strategie Stadtraum und Mobilität 2040

Die Strategie definiert die Leitplanken für die Weiterentwicklung in der Stadt Zürich. Sie verfolgt die Vision, dass Zürich mit dem richtigen Zusammenspiel von Stadtraum und Mobilität lebenswert bleibt, klimaneutral wird und ein effizientes Mobilitätsangebot bereitstellt. Daher ist sie die Arbeitsgrundlage für die Entwicklungen im Stadtraum Hauptbahnhof.

Netzentwicklungsstrategie 2040

Sie zeigt auf, wo und mit welchen Teilschritten die VBZ bis 2040 und darüber hinaus Netzausbauten planen angesichts der hohen Zunahme der Bevölkerung. Es sollen die nötigen Transportkapazitäten im öffentlichen Verkehr geschaffen und Qualitäten wie Zuverlässigkeit, kalkulierbare Reisezeit und Wirtschaftlichkeit gewährleistet sein. Da im innerstädtischen Bereich das ÖV-Netz zu überlasten droht, spielen neue Tramtangente eine zentrale Rolle. Mit dem sog. inneren und äusseren Ring kann die Nachfrage nach Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadt-/Quartierzentren bedient werden. Die Strategie sieht vor, zentrale Umsteigepunkte hinsichtlich des Umsteigens zu optimieren.

Umweltstrategie

Sie legt die Ziele fest und entwickelt entsprechende Umweltvorgaben. Diese bringen die verschiedenen Dienstabteilungen in den relevanten Strategien und Instrumenten ein. Zwei der Ziele sind: 1. Senkung der direkten Treibhausgas-Emissionen bis 2040 auf Netto-Null. 2. Vernetzte Stadtnatur – Urbanität und eine Vielfalt an miteinander verbundenen ökologisch wertvollen Lebensräumen.

Langfristigen Raumentwicklungsstrategie des Kantons Zürich (LARES)

Die Strategie liefert die Grundlage für eine lebenswerte und wirtschaftlich tragfähige räumliche Entwicklung in Bezug auf die Infrastruktur- und Verkehrsnetze. Dies beinhaltet die Erschliessung der Zentrumsgebiete und das Unterbinden von stadtquerendem MIV, der den Ausbau von ÖV, Velo- und Fussverkehr und ein effizientes, nachhaltiges Verkehrssystem ermöglicht und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 leisten kann.

Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA)

Der Richtplan konkretisiert für die Stadt Zürich, welche Gebiete für die bauliche Verdichtung geeignet sind, und bezeichnet Flächen für die Versorgung mit öffentlichen Freiräumen sowie für kommunale Bauten und Anlagen. Er ist auch ein Koordinationsinstrument für eine umwelt-, natur- und sozialverträgliche Stadtentwicklung.

Kantonaler und regionaler Richtplan Verkehr

Der kantonale und regionale Richtplan formuliert das Ziel, das Zentrum von Zürich vom MIV-Transitverkehr frei zu halten. Dazu soll auch die Nordumfahrung beitragen. Der städtische Zielverkehr soll möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz geführt und der Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt werden.



Voraussetzungen

Die Menschen, die sich im zentralen Stadtraum begegnen und verschiedenste Hintergründe haben, sind ein Abbild der Vielfalt von Zürich. Ihre Koexistenz ist ein Charakteristikum der Stadt. Bei der Entwicklung des zentralen Stadtraums wird die Partizipation der unterschiedlichen Anspruchsgruppen frühzeitig und projektbezogen durchgeführt und sowohl wirtschaftlich als auch sozialverträglich umgesetzt.

Die Bedeutung des Zürcher Stadtraums Hauptbahnhof zeigt sich in der Vielfalt und im Ausmass seiner Nutzung.

Im Stadtraum Hauptbahnhof vermengen sich die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung und, angesichts der globalen Erwärmung, die Anforderungen an ein gesundes Stadtklima. Es gilt, den Stadtraum Hauptbahnhof für die künftigen Anforderungen fit zu machen.

Die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs im Stadtraum Hauptbahnhof wird durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr ermöglicht. Dies schafft Raum für eine verbesserte Verkehrssituation für alle, führt zu einer Reduktion der Emissionen und kann dazu beitragen, die sommerliche Hitze in der Stadt zu mindern.

Multi-funktionsraum von morgen

Leitgedanke

Methodische Prinzipien

Aufgrund der heutigen Situation und der künftigen Herausforderungen im zentralen Stadtraum Hauptbahnhof wurden mit «Tore» zu den Quartieren und «Grüne Spitze» zwei stadträumliche Ordnungsprinzipien für die weitere Entwicklung festgelegt. Sie sind Grundlage und Orientierung für die Umsetzungen auf den einzelnen Gestaltungsebenen.

Gestaltungsebenen

Neue Ideen für mehr Mobilität

Aufgrund des erwarteten Wachstums der Bevölkerung (plus 25 Prozent bis 2050) und der zunehmenden und vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen werden die Personenverkehrsströme im Raum Hauptbahnhof im Vergleich zu heute markant steigen (plus 40 Prozent). Dazu tragen auch angrenzende Arealentwicklungen wie im Hochschulgebiet bei. Die heutigen Angebote des öffentlichen Verkehrs werden mittelfristig nicht mehr ausreichen.

Um das zukünftige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, vor dem Hintergrund des Klimaziels Netto-Null bis 2040 und bezüglich der zunehmenden Hitzeentwicklung durch die globale Erwärmung, ist eine Verlagerung auf effiziente und klimaneutrale Verkehrsmittel notwendig. Dem ÖV sowie dem Velo- und Fussverkehr werden daher Priorität eingeräumt.

Stand 2025 ist der Stadtraum Hauptbahnhof stark vom motorisierten Individualverkehr MIV belegt. Durch die Verlagerung des stadtquerenden MIV auf die Autobahn und die Kanalisierung des städtischen Binnenverkehrs werden Bahnhofplatz, Bahnhofquai,

Bahnhofbrücke, Central, Löwenstrasse und Löwenplatz, Europaplatz, Zollplatz und Museumstrasse vom Durchgangsverkehr befreit. Das ermöglicht im Stadtraum Hauptbahnhof freie Flächen für ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem. Bei Bus und Tram führt dies zu einer Neuorganisation und zu Ergänzungen der Infrastruktur mit verbesserter Haltestellenanordnung. Für Fussgänger*innen wird der zentrale Stadtraum durchlässig, sicher und komfortabel zu begehen. Für Velos ist der Bahnhof direkt aus allen Richtungen über Veloverbindungen erschlossen.

Die Strassen um den Hauptbahnhof und das Central sind regionale Verbindungsstrassen. Der Durchgangsverkehr soll gemäss kantonaalem und regionalem Richtplan konsequent auf die Umfahrung der Stadt gelenkt werden. Mit den flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung bietet sich die Chance, die Innenstadt bereits ab 2027 massgeblich vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Am Bahnhofplatz macht der stadtquerende Verkehr (Stadtgrenze zu Stadtgrenze) ein Fünftel aus. Ein weiteres Fünftel sind verlagerbarer, innerstädtischer Durchgangsverkehr. Innerstädtischer Verkehr (zwei Fünftel) kann vermehrt auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Kennzahlen

10 ←

Mobilität

82

81

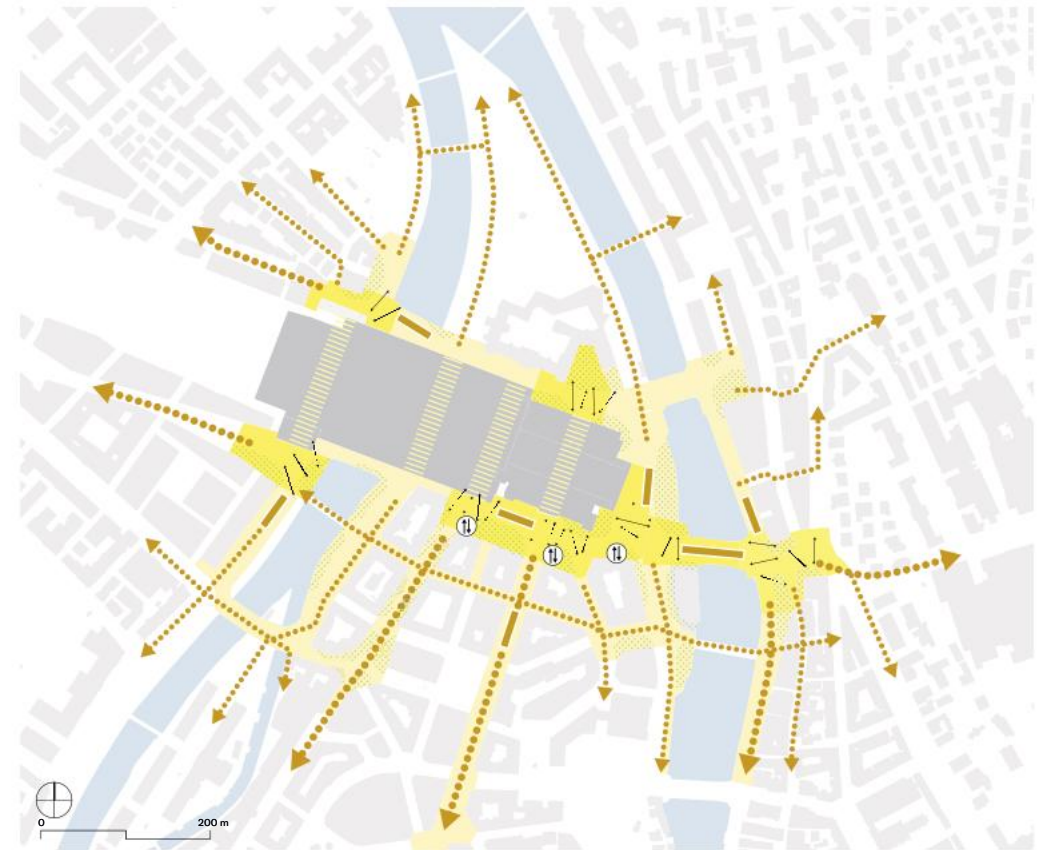
Gern zu Fuss

- 700 000 oder sogar 900 000 Fussgänger*innen pro Tag am Hauptbahnhof
- Stadtraum und Bahnhofspassagen sind verknüpft
- Innenstadt gehört dem Fussverkehr
- Bahnhofplatz wird bis auf Fussverkehr, Tram und Bus, Veloverkehr, Anlieferung und Erschliessung verkehrsfrei
- Mehr Laufkundschaft für Geschäfte
- Zone für Fussgänger*innen Löwenstrasse mit Löwenplatz
- Museumsplatz wird fussverkehrsfriendly

Die Neuorganisation des zentralen Stadtraums wirkt sich positiv auf den Fussverkehr aus. Das Konzept sieht mehr Platz für Fussgänger*innen vor. Dazu gehören «schnelle Zonen» für ein rasches Umsteigen und «langsame Zonen», die als Aufenthalts- und Begegnungsorte naturnah gestaltet sind. Auf der Nordseite des Hauptbahnhofs wird die Verbindung zum Sihlquai und Platzspitz verbessert. Die Löwenstrasse wird zur Zone für Fussgänger*innen und ist direkt an den Hauptbahnhof angebunden. Geschäfte und Gastronomie profitieren von konzentrierten Fussverkehrszonen (Laufkundschaft). Die Bahnhofstrasse ist dadurch entlastet. Stege über Limmat und Sihl ergänzen die Fussverkehrsverbindungen (u. a. Schützensteg, verlegter Mühlesteig).

Am Hauptbahnhof ermöglicht die Positionierung der Auf- bzw. Abgänge eine direkte Weiterführung des oberirdischen Stadtraums in die unterirdischen Passagen für Fussgänger*innen mit den Tiefbahnhöfen. So lassen sich die Bewegungsachsen im System des Shopville weiterführen. Die unterirdische Einkaufspassage ist die direkte Anbindung des städtischen ÖV an die Perrons der SBB.

Die Verkehrsströme werden entflochten, um Konflikte von Tram und Fussverkehr zu reduzieren. Davon profitiert auch der ÖV. Der Zugang zu den Haltestellen wird sicherer, direkter und attraktiver. Verknüpfungsstellen im Bereich des Bahnhofplatzes und Bahnhofquais sind hinter den Gleiskorridoren angeordnet.



Fussgänger*innen

34 ←

Fussverkehr

Zürich ist eine Tramstadt

- Tram und Bus sind wichtiger Teil des Stadtraums Hauptbahnhof
- Entflechtung reduziert Konflikte mit MIV
- Optimierte Platzierung von Haltestellen, weniger Queren von MIV-Achsen
- Durchdachte Haltestellensituation (hinderisfrei, besserer Umsteigeknoten, keine Eigenbehinderungen der Trams usw.)
- ÖV-Führung in beiden Richtungen am Neumühlequai sorgt für Entflechtung der Linien und mehr betriebliche Flexibilität
- Neue Lage der Haltestelle Sihlpost/HB verbessert die Anbindung der Europaallee und den Bahnzugang Passage Sihlquai
- Wendemöglichkeiten für Tram und Bus aus allen Richtungen vor dem Hauptknoten Hauptbahnhof
- Tram-Infrastruktur ist auch von Bussen befahrbar

Mit seiner hohen Leistungsfähigkeit, Flächeneffizienz und seinem Beitrag zur urbanen Qualität übernimmt der ÖV die Haupterschliessung der Innenstadt. Auf allen Seiten ist der Bahnhof mit dem städtischen ÖV-Netz verknüpft. Die Haltestellen dienen dem Bahnhof, der Innenstadt und den umliegenden Quartieren. Sie sind logisch in den Stadtraum eingebettet.

Die Neuorganisation der Haltestellenlagen im Umfeld des Hauptbahnhofs und der Einbezug des Neumühlequais ermöglichen die nötige Leistungssteigerung im Bus- und Trambetrieb und eine gleichmässige Auslastung der Haltestellen.

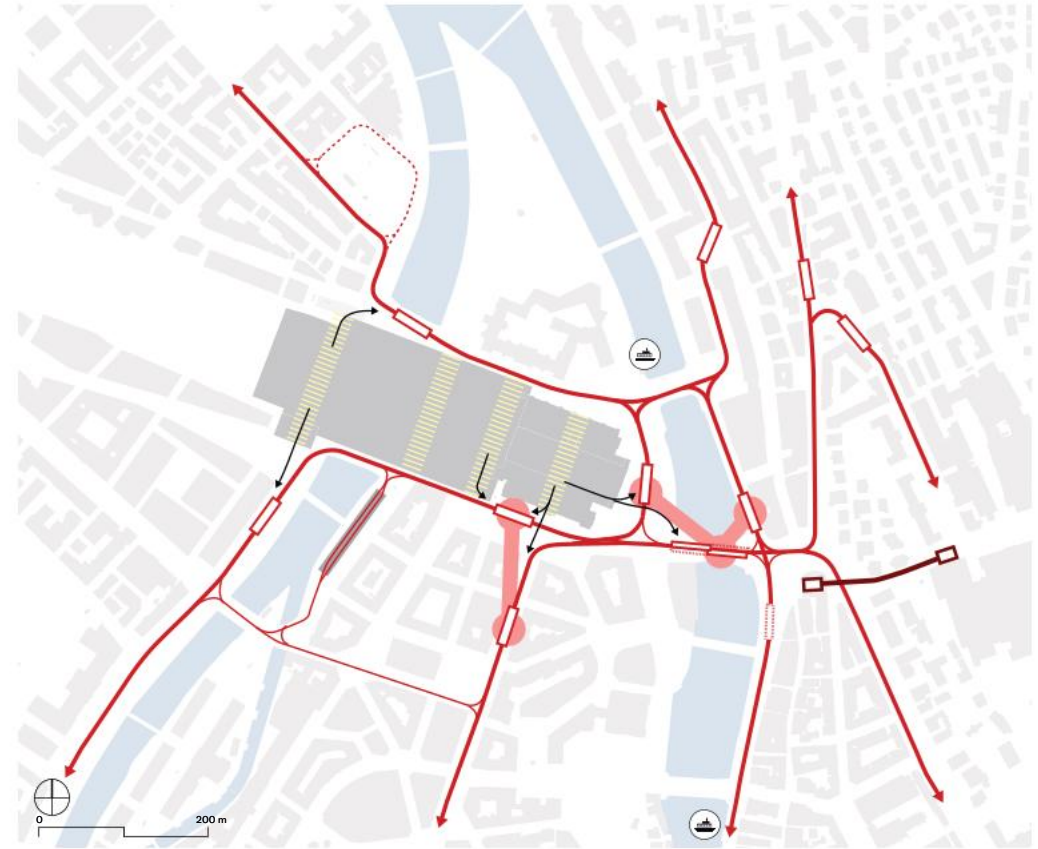
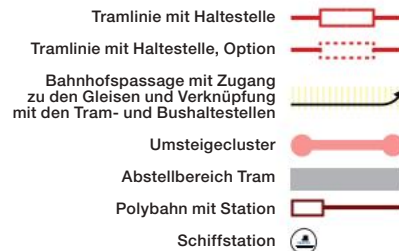
Durch die Verschiebung der Haltestelle Central auf die Bahnhofbrücke kann das Central betrieblich stark vereinfacht werden. Dies ermöglicht eine komfortable und barrierefreie Gestaltung der Haltestellen. Zudem entsteht ein neues, zentrales Umsteigecluster von Tram zu Tram zwischen Bahnhofbrücke, Bahnhofquai und Neumühlequai.

Mit der Führung des Trams über den Europa- platz statt durch die Löwenstrasse werden die Quartiere Wiedikon und Albisrieden an die Passage Sihlquai angeschlossen. Dieser Tramkorridor ist mit dem Bahnverkehr verknüpft, was die nötige Leistungssteigerung ermöglicht. Die Europaallee erhält eine eigene Tramhaltestelle und wird besser ans Tramnetz angeschlossen.

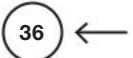
Die Haltestelle Löwenplatz wird aufgehoben. Löwenplatz und Löwenstrasse werden zur Fussgängerzone und sind fussläufig nahtlos an den Hauptbahnhof angebunden. Durch die nahe gelegenen Haltestellen Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz und Sihlpost/HB ist die Anbindung ans Tramnetz nach wie vor gegeben.

Für eine verbesserte Verknüpfung von Tram und Bahn wird die Haltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke verlagert. Dies erlaubt durchgehend hohe Haltekanten und mehr Platz im Bereich Sihlquai und Zollstrasse. Zudem ergibt sich eine gleichmässigerer Verteilung der Fussgängerströme auf die Passagen Sihlquai und Gessnerallee. Die Haltestelle rückt näher ans Landesmuseum und den Platzspitz.

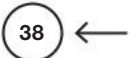
Zur Leistungssteigerung und Erhöhung der betrieblichen Flexibilität des ÖV tragen zusätzliche Netzelemente bei. Der Ausbau des Neumühlequais schafft eine zusätzliche Tramachse zur Entlastung des Bahnhofquais während die Wendeschleife Sihlquai zusätzliche Wendemöglichkeiten aus allen Richtungen bietet. Die Anbindung an den Hauptbahnhof und ein vollständig hinderisfreier Ausbau wird zudem durch eine Optimierung der Haltestellenanordnung sichergestellt. Warteräume für den ÖV werden möglichst ausserhalb der Fussverkehrsachsen platziert.



Tram und Bus



Wendeanlagen Tram



Öffentlicher Verkehr

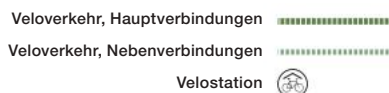
Bevorzugt und integriert

- konfliktfrei und komfortabel mit dem Velo im Stadtraum Hauptbahnhof
- Veloverbindungen auf Museumstrasse, Sihlquai und Kasernenstrasse
- Querverbindung südlich des Bahnhofs über Schweizergasse
- Velostationen am Hauptbahnhof
- Velorouten optimal in das gesamtstädtische Netz eingebettet

Das Gebiet um den Hauptbahnhof wird ins Netz der Velovorzugsrouten eingebunden. Im Norden führt eine Veloverbindung über die vom Durchgangsverkehr befreite Museumsstrasse, im Westen durch den Stadttunnel, im Osten über das autofreie Bahnhof- und Limmatquai und im Süden durch die Schweizer- und Beatengasse.

Die Veloverbindungen sind attraktiv und komfortabel gestaltet. Um Konflikte mit Fussverkehrsströmen zu vermeiden, verlaufen keine Veloverbindungen über den Bahnhofplatz und auf der neuen Fussgängerzone Löwenstrasse. Die Zufahrt ist jedoch auch für Velofahrende möglich.

Auf allen Seiten des Hauptbahnhofs gibt es Velostationen, die an die Veloverbindungen angebunden sind. Die grössten Stationen befinden sich im Westen des Bahnhofs (Passage Sihlquai).



Velo



Veloverkehr

Unterwegs auf neuen Strecken

- Bündelung motorisierter Individualverkehr MIV auf der Achse Walchebrücke, Unterführung Bahnhofquai, Rudolf-Brun-Brücke, Mühlegasse
- verlängerter Tunnel am Bahnhofquai
- Durchfahrtsverkehr Innenstadt und Bahnhofsgelände sind verlagert
- Zugänglichkeit bleibt erhalten für Gewerbe, Schutz und Rettung, Taxi, Kiss & Ride, bestehende Parkhäuser

Künftig dienen die Strassen und Plätze rund um den Hauptbahnhof nur der Erschliessung der Innenstadt und des Hauptbahnhofs selbst. Der regionale Durchgangsverkehr wird auf die Autobahn verlagert, der städtische Durchgangsverkehr auf den Innenstadtring. Dadurch reduziert sich das Verkehrsaufkommen, was die Zufahrt zur Innenstadt für Besuchende, Kund*innen, Anlieferung und das Gewerbe verbessert.

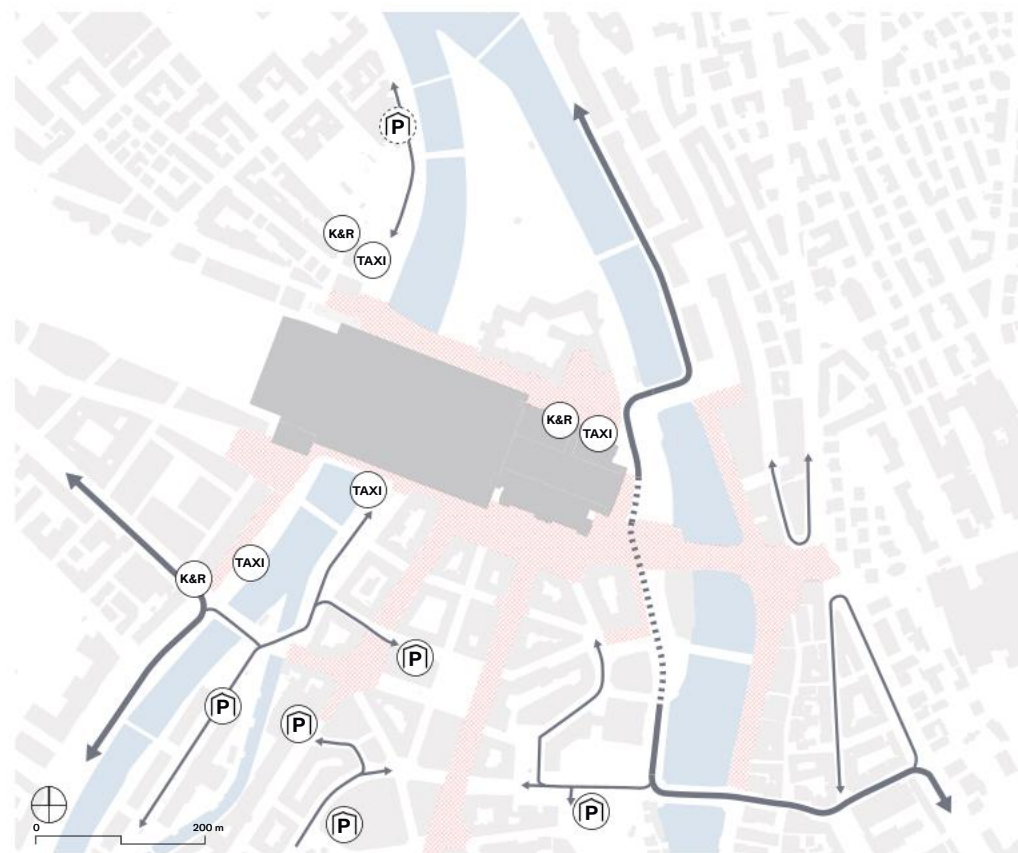
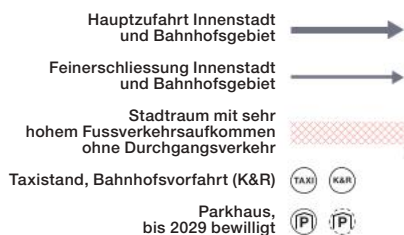
Auf drei Seiten des Bahnhofs (Zollplatz, Museumsplatz und Europaallee) gibt es Kiss & Ride-Parkplätze (Vorfahrt), am Sihlquai steht das Bahnhofsparkhaus. Taxistände sind am Zollplatz und Museumsplatz vorhanden sowie bei der Postbrücke bzw. entlang der Sihl.

Der MIV wird auf der Achse Walchebrücke, Bahnhofquai (im Tunnel) und Mühlegasse gebündelt. Dies ermöglicht, die stark vom ÖV und Fussverkehr frequentierten Räume Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Bahnhofbrücke, Central weitgehend vom MIV zu befreien.

Der Hauptbahnhof und die Innenstadt sowie die dort gelegenen Parkhäuser Globus, Uraniastrasse, Ex-Jelmoli und Gessnerallee bleiben von allen Seiten erreichbar.

Der Tunnel Bahnhofquai wird im Süden verlängert. Dies ermöglicht, den Raum vor dem Papierwerd-Areal aufzuwerten und dem Velo- und Fussverkehr eine hindernisfreie Querung zu ermöglichen. Im Norden werden die Rampen auf einer Seite der Tramhaltestelle gebündelt.

Die technische Machbarkeit und die Sicherstellung der Anlieferung im Tunnel ist in einer nächsten Phase zu klären. Ebenfalls nächstens wird ein detailliertes MIV-Konzept Innenstadt ausgearbeitet, dass die Anbindung der umliegenden Quartiere und die künftig noch vorhandenen Achsen, deren Kapazitäten und Verkehrsregime im Raum Hauptbahnhof untersucht und festlegt.



Auto und Motorrad



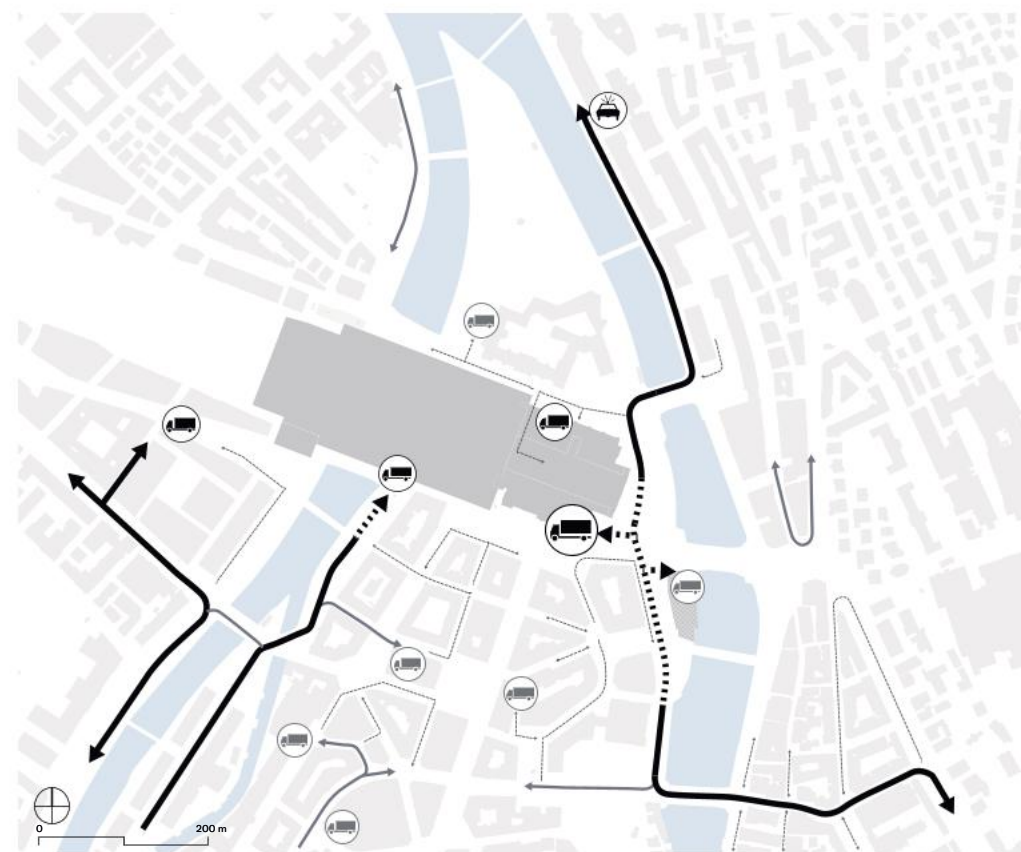
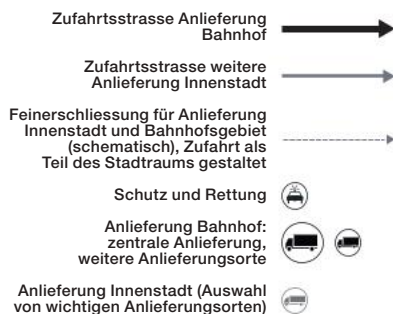
Motorisierter Individualverkehr

Anlieferung ist gewährleistet

- Anlieferung und Feinerschliessung sowie Zugang für Schutz und Rettung aus allen Richtungen möglich

Der Hauptbahnhof mit seiner Umgebung ist auch ein grosses Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, dessen gute Erreichbarkeit für den Güter- und Wirtschaftsverkehr unerlässlich ist. Die Zufahrt zur Anlieferung des Hauptbahnhofs erfolgt wie bisher über den Tunnel Bahnhofquai. Der Tunnel ist Teil des übergeordneten Strassennetzes. Die Anlieferung «Rail City» erfolgt über die Gessnerallee. Die Anlieferung der Geschäfte in der Passage Sihlquai über die Europaallee ist gewährleistet.

Anlieferungen in der Innenstadt und den angrenzenden Quartieren bleiben gegeben, jedoch gibt es Anpassungen im System. Grundsätzlich gibt es «Schlaufen» statt «Durchfahrten». Dies minimiert Konflikte in der Bahnhofstrasse. Anlieferung und Zufahrt werden in die Gestaltung des vom Durchgangsverkehr befreiten Stadtraums integriert. So bleibt beispielsweise das Hotel Schweizerhof über den Bahnhofplatz erreichbar.



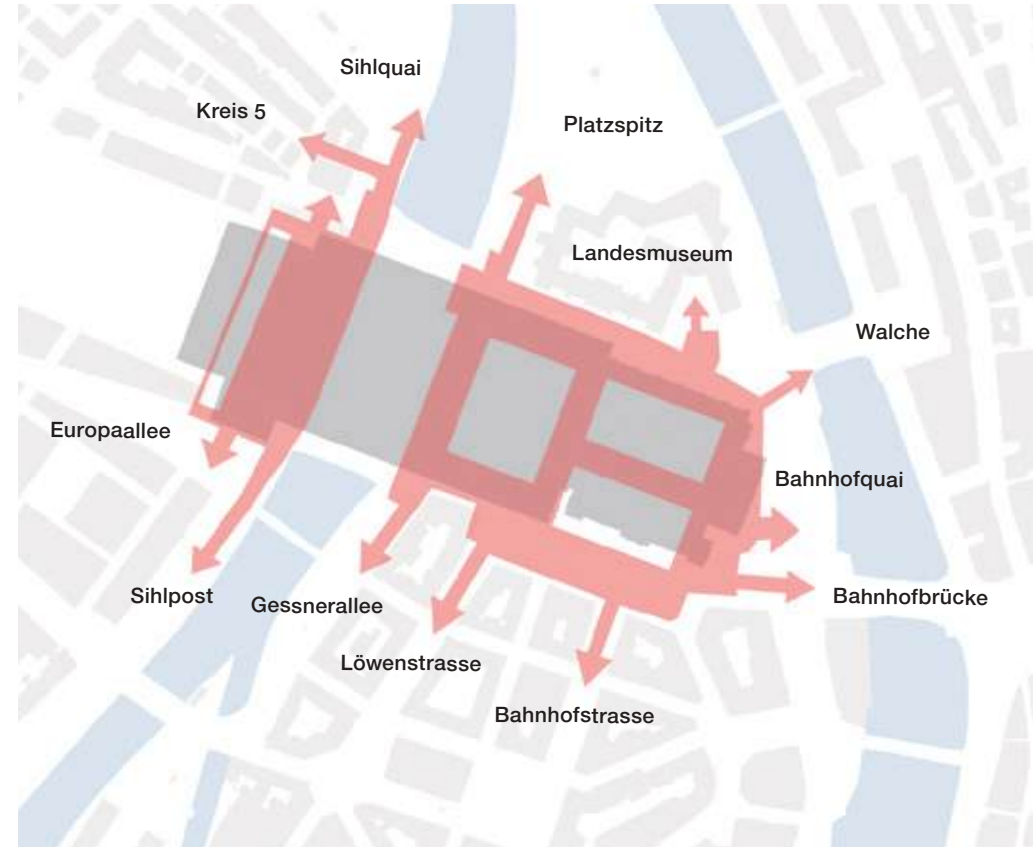
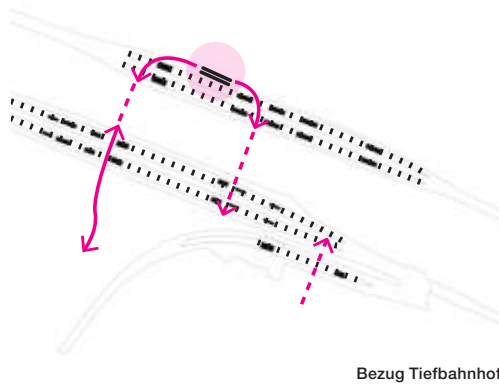
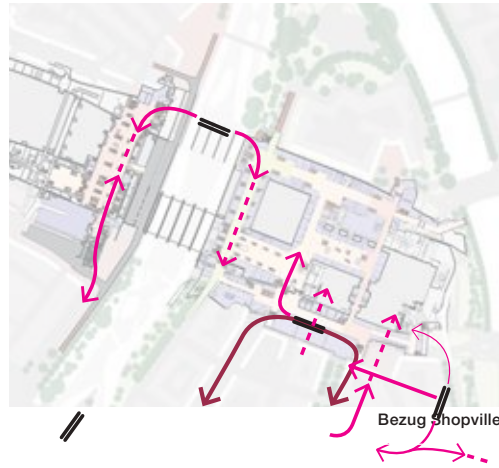
Gewerbe
44 ←

Wirtschaftsverkehr

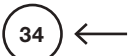
Stadtebene und Shopville sind mehrfach verbunden

Das Shopville mit den Passagen Sihlquai, Gessnerallee, Löwenstrasse und Bahnhofstrasse ist die Erweiterung des Stadtraums ins Untergeschoss. Es wird als integrierter Teil des Stadtraums Hauptbahnhof weiterentwickelt und die Bewegungsräume unten mit oben verschränkt. Die oberirdischen Achsen werden nahtlos im Shopville weitergeführt und mit grosszügigen, an zentralen Orten gelegenen Zugängen auf der Stadtebene verzahnt. Dies trägt der besonderen Situation des Shopville in seiner sozialen Funktion für die Stadt und das Einzugsgebiet der Stadt Rechnung. Neben dem gewerblichen Nutzen mit einem umfassenden Angebot an Geschäften mit längeren Öffnungszeiten, ist das Shopville insbesondere als überregionaler Sozialraum für unterschiedliche Gruppen von Nutzer*innen zu betrachten.

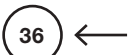
Das Shopville bietet einen attraktiven, lebendigen Stadtraum sowie eine direkte Anbindung von Tram und Bus an die Perrons der SBB und SZU.



Fussgänger*innen



Tram und Bus

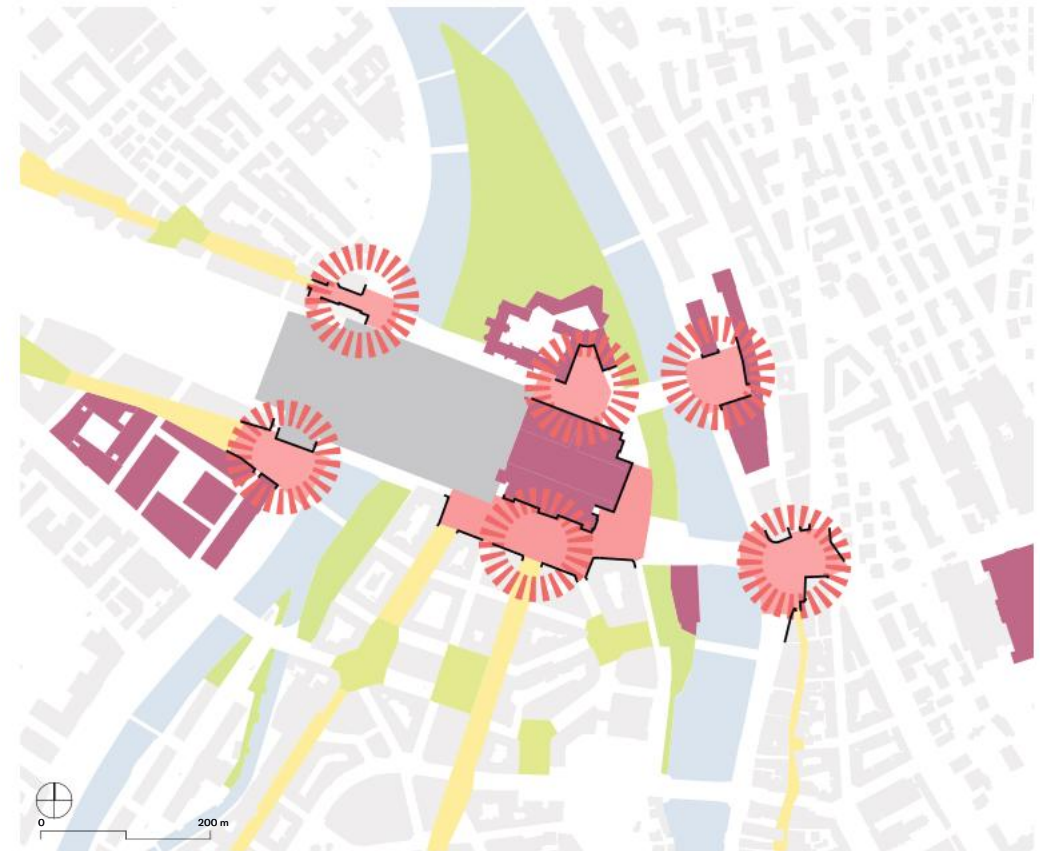


Stadtebene und Shopville

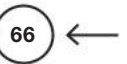
Wir alle sind Zürich

Der Hauptbahnhof Zürich ist ein lebendiger Knotenpunkt. Er wird von unterschiedlichsten Anspruchsgruppen genutzt – von Studierenden der Hochschulen, Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung, Fangruppen, Reisenden, Menschen, die ohne Absicht am Bahnhof verweilen. Sie alle «überlagern» sich an diesem gemeinsamen Ort, der ein grosses Netz von Räumen mit unterschiedlichen Eigenschaften und Funktionen bildet. Hier wird Koexistenz in vielfältigen Formen ermöglicht.

Das Prinzip Alltagsgerechtigkeit prägt den urbanen Raum rund um den Hauptbahnhof. Dabei müssen nicht alle Räume allen Anforderungen gerecht werden. Manche Bereiche sind offen und ruhig, andere eher programmiert und geschäftig. Entscheidend ist die Vernetzung dieser Räume, was das gute Vorankommen und ein hohes Sicherheitsempfinden gewährleistet.



Ziele



Sozialraum

Bäume tragen zur Hitzeminderung bei

Der Stadtraum Hauptbahnhof zählt zu den überdurchschnittlich stark überwärmten Gebieten auf Zürcher Stadtgebiet. Gemäss der vom Stadtrat im März 2020 beschlossenen Fachplanung Hitzeminderung liegt der hier betrachtete Planungsraum im Massnahmengebiet 1, wofür eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht gefordert wird. Das Gebiet weist diverse Defizite auf, beispielsweise ist der öffentliche Raum von versiegelten Oberflächen geprägt. Diese speichern tagsüber viel Wärme, was am Tag und in der Nacht zu einer überwärmten Situation führt. Fussgänger*innen finden wenig Schutz vor intensiver Sonnenstrahlung, was die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Im Aussenraum ist die Hitzebelastung grundsätzlich hoch. Die Hitze Problematik wird sich zudem in Zukunft noch verschärfen: So ist in der Kernstadt mit einer Verdoppelung der Anzahl Hitzetage von rund 20 auf über 40 und einem Anstieg der Anzahl Tropennächte von 20 auf rund 50 zu rechnen (Vergleich Perioden 1961–1990 und 2021–2040). (Quelle: Fachplanung Hitzeminderung Zürich, 2020)

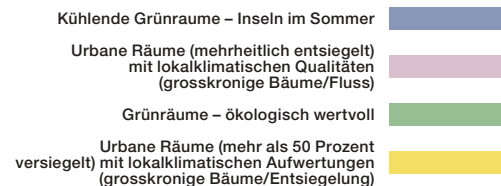
Die Neugestaltung des Aussenraums um den Hauptbahnhof mit dem Einsatz von ausgedehnten Grünelementen schafft ein Netz von Entlastungsräumen, welche ein hohes Potenzial zur Hitzeminderung und zur Verbesserung des thermischen Komforts aufweisen. Analysen zeigen, dass mit der Umsetzung diverser hitzemindernder Massnahmen lokal eine Reduktion der gefühlten Temperatur (UTCI, Universeller Thermischer Klimaindex) von rund drei bis fünf Grad Celsius erreicht werden kann, verglichen mit der heutigen Umgebungsgestaltung. Damit werden Bereiche, die momentan eine hohe Hitzebelastung aufweisen, durch die Umgestaltung des Aussenraums mittels Entsiegelungen, Begrünung und Beschattung effektiv entlastet.

Zentral für die Verbesserung des thermischen Komforts ist die Begrünung durch Bäume und die damit verbundene Beschattung von frequentierten Bereichen. Dies unterstreicht die Wichtigkeit des Erhalts von gesunden, grosskronigen

Bäumen. Weiter speichern bodengebundene Grünelemente tagsüber weniger Wärme als versiegelte Flächen und leisten an heissen Tagen dank Verdunstungskühlung einen positiven Beitrag zur Aufenthaltsqualität. Die entlang von Limmat und Sihl platzierten Bäume bilden schattige Korridore, was zu einer niedrigeren Wärmebelastung führt und ein Durchqueren des öffentlichen Raums angenehmer gestaltet.

Auf dem Bahnhofplatz, der Löwenstrasse und dem Löwenplatz entstehen ebenfalls grosszügige beschattete Bereiche. Dies begünstigt eine reduzierte Erwärmung des öffentlichen Raums, was tagsüber zu einer reduzierten Hitzebelastung und nachts zu tieferen Lufttemperaturen führt.

Die bestehenden und die neu gepflanzten Bäume prägen das Stadtbild um den Hauptbahnhof. In der entstehenden «Grünen Spitze» entlang Sihl, Platzspitz und Limmat werden Lebensräume vernetzt. In den geschlossenen Baumreihen entstehen von Krone zu Krone Chancen für Flora und Fauna.



Baumkronenfläche und ökologisch wichtige Flächen
Gegenüber 2025 mit 5 Prozent werden 20 Prozent der Flächen entsiegelt sein und damit das Potenzial für ökologisch wertvolle Lebensräume bieten. Die Baumkronenfläche vergrössert sich von rund 10 Prozent auf etwa 28 Prozent im Endzustand.



Ziele





Stadtklima

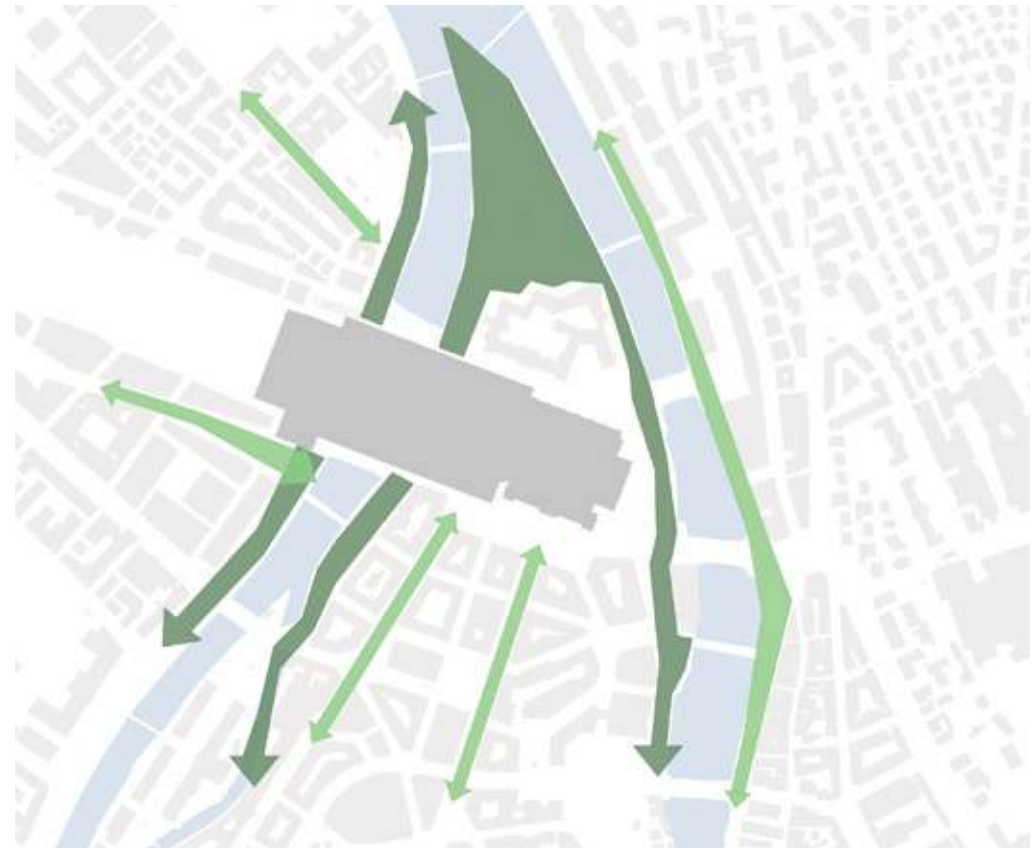
Leben in Baumkronen, an Limmat und Sihl

Zusammenhängende Freiräume fördern die Vernetzung der lokalen Lebensräume. Über den Flussraum verknüpft sind der Platzspitz mit den beiden Stadträumen entlang der Limmat und entlang der Sihl. Diese Verbindungen gilt es zu schützen und zu fördern.

Ein besonderer Lebensraum entsteht in den Baumkronen. Werden Lücken in Baumreihen geschlossen und Alleen aus grosskronigen Bäumen unterhalten, wächst die Vernetzung von Krone zu Krone. Flora und Fauna finden ihren Weg über unseren Köpfen.

Die teilentsiegelten Stadträume reichen nicht aus, um hier erwähnenswerte Biotope zu schaffen. Umso mehr sollte der Fokus auf den Flussräumen und den Baumkronen liegen.

Baumkronenvernetzung 
Zusammenhängender Uferraum
Lebensraumvernetzung 



Ziele

66 ←

Ökologie

100

Verbesserte Lebensqualität

Da der zentrale Stadtraum Hauptbahnhof nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr dominiert ist, verbessert sich seine lokale Luftqualität und Lärmbelastung. Zusammen mit der Entsiegelung der Böden und der Begrünung entstehen unterschiedliche Klangräume, die sich durch ihre akustische Aufenthaltsqualität auszeichnen. Limmat und Sihl und weitere Wasser- und Grünelemente sind akustisch erlebbar.

Die Reduzierung des motorisierten Verkehrs und die Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel leisten einen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels.

Die Auswirkungen der Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung der Stadt werden in einer nächsten Phase grossräumig über die ganze Stadt hinweg und im Detail betrachtet. Dadurch können mögliche negative Umweltauswirkungen erkannt und durch wirksame flankierende Massnahmen reduziert werden.

Orte



Der Bahnhofplatz ist eine Visitenkarte von Zürich. Der Platz ist grosszügig, atmet frei. Angekommen in Zürich, zurück daheim!

Atmosphäre

- grosszügig, offen, geschäftig, entspannt, repräsentativ
- prächtige Fassaden aus der Gründerzeit und urbaner Charme
- Habis Royal als bauliche Fassung des Platzes
- gute Orientierung vermittelt Sicherheit, auch in der Verbindung zum Shopville und den Tiefbahnhöfen
- Freiluftgastronomie lädt zum Verweilen ein
- neue Bäume prägen den Platzcharakter und verbessern die Atmosphäre

Verkehr

- Tramhaltestelle auf dem Platz mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof
- Bewegungsraum für kurz- und mittellange Zeitdauer (Fussverkehr, Flanieren)
- hindernisfreie Wege zur Löwenstrasse, Bahnhofstrasse und Waisenhausstrasse
- kein Durchgangsverkehr MIV
- Zufahrt für Anlieferung, Gewerbe Taxis, Schutz und Rettung und Hotellerie, aus allen Richtungen möglich

Bshnhofplatz

48 ←



Bahnhofplatz

Umwelt

- Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen
- Entsiegelung des Bodens
- Artenvielfalt bei der Bepflanzung

Sozialraum

Der Bahnhofplatz ist ein zentraler Sozialraum der Stadt Zürich. Hier treffen unterschiedlichste Menschen und Lebensrealitäten aufeinander: Tourist*innen, Pendler*innen, Konzertbesuchende, Menschen mit Zeitdruck, Menschen, die Zeit haben. Diese Vielfalt prägt den Ort. Er ist Ankunftsort, Durchgangsraum, Treffpunkt und Aufenthaltsort.

Mit seiner Offenheit, dem Zugang zu Licht, Luft und Grün sowie seiner Erreichbarkeit für alle ist der Bahnhofplatz ein exemplarischer Ort urbaner Teilhabe. Aufenthalte sind kurz oder länger, funktional oder genussvoll. Sie spiegeln das Spannungsfeld zwischen Mobilität und Verweilen, zwischen Individualität und Öffentlichkeit.

Als Sozialraum wird der Bahnhofplatz zum Spiegel sozialer Nutzungsmuster: Er ermöglicht Begegnung, Sichtbarkeit und Durchmischung – zentrale Aspekte eines lebendigen und inklusiven Stadtlebens.

Weiterentwicklung

- Einbezug sicherstellen bei der Vielzahl von Anspruchsgruppen
- Versuchsanlagen zur Verkehrsreduktion
- Gegenüberstellung Ausgestaltung der Gleiskreuzung (4-gleisige Parallelanlage vs. kompakte Gleiskreuzung mit Flankenfahrt. Ziel: sicherstellen Kapazität für künftige Netzentwicklung.)
- Lage und Dimension der Abgänge ins Shopville
- Machbarkeitsprüfung bezüglich Baumpflanzungen

Grün und verbunden

Durch die Neuorganisation des Verkehrs mit einer Priorisierung des Fuss- und öffentlichen Verkehrs gewinnt der Bahnhofplatz Raum für Menschen und Stadtnatur.





Das Central ist das Scharnier zu den Hochschulen. Die Haltestellen sind versetzt, der MIV ist reduziert, Bäume nehmen den Platz ein.

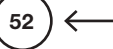
Atmosphäre

- beeindruckender, grosser, frequentierter Stadtplatz, Tor zum Niederdorf, zum Hochschulquartier
- offen, übersichtlich, komfortabel
- Bewegungsraum für Fussgänger*innen, Tram und Velo
- aktive Erdgeschossnutzung
- Aufenthalt im südlichen, freigewordenen Trottoirbereich beim Niederdorf
- hohe Bäume mit grossen, schattenspendenden Kronen stärken den Platzcharakter, schaffen Aufenthaltsqualität

Verkehr

- versetzte, hindernisfreie Haltestellen auf der Bahnhofbrücke und am Limmatquai
- konfliktfreier Fussweg über die Bahnhofbrücke und über das Central zu den Hochschulen und ins Niederdorf
- neues Tramtrasse Neumühlequai als zusätzliche Tramachse zur Entlastung des Bahnhofquais
- kein Durchgangsverkehr
- Das Central ist übersichtlich, der Veloverkehr kann aus verschiedenen Richtungen sicher passieren

Bahnhofbrücke und Central



Bahnhofbrücke und Central

Umwelt

- weniger Emissionen durch reduzierten MIV
- Baumpflanzung und Entsiegelung des Bodens
- Nähe zum Fluss sorgt für gute Durchlüftung

Sozialraum

Das neue Central ist ein dynamischer Sozialraum im Herzen der Stadt Zürich. Menschen begegnen sich hier auf dem Weg zu den Hochschulen, ins Niederdorf oder ans Limmatquai – zu Fuss, auf dem Velo, mit dem Tram. Die vielfältigen Bewegungsmuster und Zielrichtungen machen das Central zu einem Ort ständiger Durchmischung und Übergänge.

Die Reduzierung des MIV schafft neue Freiräume: Breite Trottoirs und offene Vorzonen ermöglichen Aufenthalte ohne Konsumzwang. Diese Flächen bleiben unprogrammiert und stehen allen Menschen offen – für kurze Pausen, zufällige Begegnungen oder die individuelle Aneignung des Stadtraums.

Als Sozialraum bietet das Central Potenzial für spontane, vielfältige und inklusive Nutzungen. Die Offenheit des Ortes fördert Teilhabe, stärkt die soziale Qualität des öffentlichen Raums und macht die Stadt für alle erlebbarer.

Tramführung Neumühlequai
Bringt mehr Flexibilität in der Linienführung und reduziert die Eigenbehinderung.

Weiterentwicklung

- hohe Priorität und zeitnahe Umsetzung des Angebotsausbaus ÖV und Anbindung zum Hochschulgebiet Zentrum Zürich
- Erhalt des freien Blicks über die Limmat trotz Tramhaltestelle
- zurückhaltende Einbindung der Haltestellendächer
- Ausgestaltung Haltestelle Limmatquai
- Gestaltung Vorzone Globusprovisorium in Abstimmung mit Planung Papierwerd-Areal
- Machbarkeitsprüfung bezüglich Baumpflanzungen

Haltestelle Bahnhofbrücke

Die Brücke ist vom MIV befreit und eine weitere Attraktion im Stadtraum Hauptbahnhof. Von der Haltestelle zeigt sich ein beeindruckender Stadtblick über die Limmat; an regnerischen Tagen geschützt durch transparente Haltestellendächer.





Der Kopf des Hauptbahnhofs streckt sich zur Limmat, umgibt sich mit Bäumen, erfreut Fussgänger*innen, Velofahrende.

Atmosphäre

- urban, offen, grün, bereichernd
- parkartige Freifläche an einer sichtbaren Limmat
- hohe Aufenthaltsqualität durch die Nähe zum Wasser
- wichtiger Teilbereich der «Grünen Spitze» mit Nähe zum Fluss

Verkehr

- Haltestelle und Zufahrt für Erschliessung Taxi und Kiss & Ride auf Seite Bahnhof
- Veloverbindung und Fussgänger*innen-Promenade entlang der Limmat
- Neue Velostationen auf der Süd-Ostseite des Bahnhofs
- MIV-Durchgangsverkehr durch die Unterführung
- Anlieferung Shopville und Globusprovisorium via Unterführung

- Offenheit und hindernisfreie Anbindung über Bahnhofbrücke an Hochstadtkquartier und Altstadt für Fussgänger*innen.
- Versetzter Mühlesteig als Verbindung für Fuss- und Veloverkehr

Bahnhofquai und Papierwerd-Areal

54 ←



Bahnhofquai und Papierwerd-Areal

Umwelt

- deutlich verbessertes Lokalklima
- hohe Aufenthaltsqualität durch Windeinfluss vom Fluss
- Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen
- Entsiegelung des Bodens
- ökologische Vernetzung des südlichen Grünraums mit dem Platzspitz
- erhöhte Artenvielfalt

Sozialraum

Am Bahnhofquai ist ein neuer, entschleunigter Sozialraum mit hoher Aufenthaltsqualität entstanden. Als Ankunftsort direkt am Kopf des Hauptbahnhofs empfängt er unterschiedlichste Menschen – sei es auf dem Weg zur Limmat, ins Landesmuseum oder durch die Stadt. Die Gestaltung betont Offenheit und Zugänglichkeit und macht den Raum als Teil des öffentlichen Lebens erfahrbar.

Durch seinen direkten Bezug zum Wasser und seine Einbindung in die naturräumliche Verbindung vom Papierwerd-Areal bis zum Platzspitz wird das Bahnhofquai zu einem Ort urbaner Naherholung. Es lädt zum Innehalten, Beobachten und Begegnen ein.

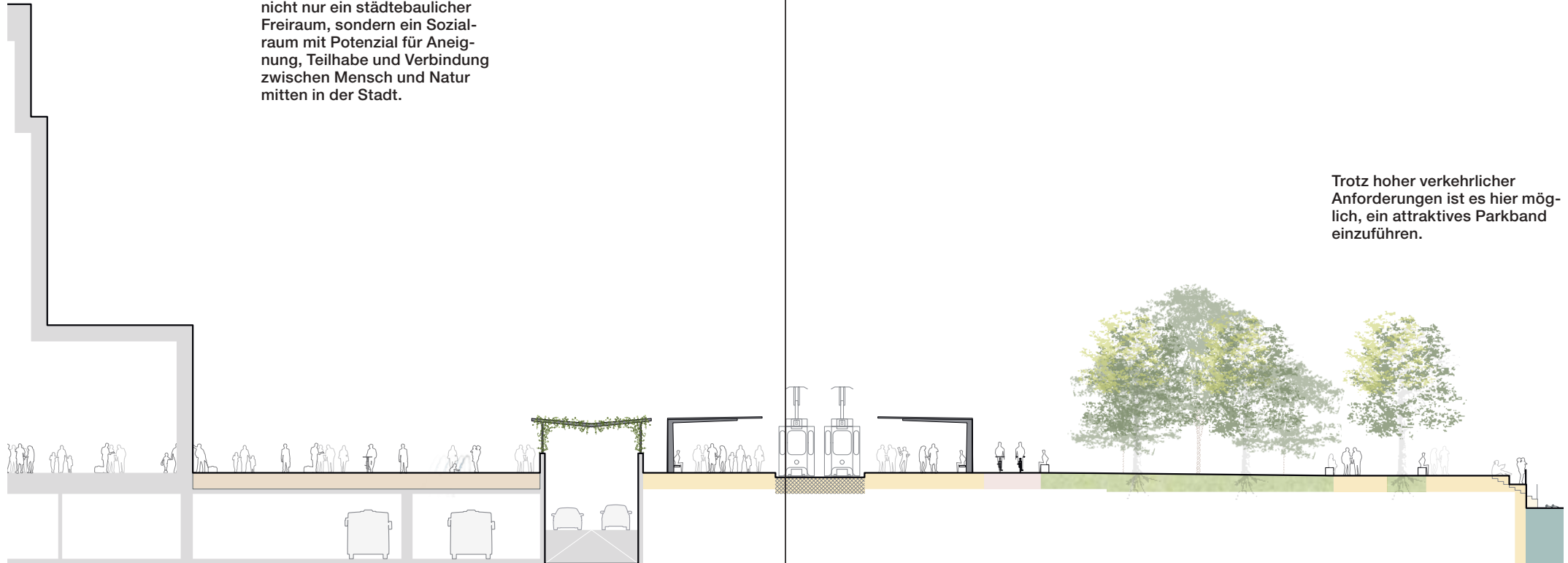
Das Bahnhofquai ist damit nicht nur ein städtebaulicher Freiraum, sondern ein Sozialraum mit Potenzial für Aneignung, Teilhabe und Verbindung zwischen Mensch und Natur mitten in der Stadt.

Weiterentwicklung

- Machbarkeit Tunnelanpassung und Investitionskosten der baulichen Anpassung prüfen
- Anlieferung Globusprovisorium und Shopville bei Tunnelanpassung
- Erhalt des freien Blicks mit transparenter Haltestelle
- Evaluation einer Velostation im UG mit Anbindung an den Hauptbahnhof
- Koordination mit Neugestaltung und Umnutzung Papierwerd-Areal
- Platzgestaltung vor der östlichen Bahnhofsfassade
- Klären einer Fortsetzung in südlicher Richtung mit Kreuzung der Uraniastrasse



Trotz hoher verkehrlicher Anforderungen ist es hier möglich, ein attraktives Parkband einzuführen.





Der grüne Raum zwischen Landesmuseum und Hauptbahnhof ist durch die Bahnhofshalle mit dem offenen Bahnhofplatz verbunden.

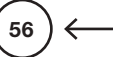
Atmosphäre

- entschleunigt, durchgängig, begrünt
- Bäume stärken den Platzcharakter, schaffen Atmosphäre und Aufenthaltsqualität
- Ankommen (für Museumsbesuchende) – das Foyer vor dem Foyer
- Pause machen (für Mitarbeitende des Shopville und Hauptbahnhof)
- ruhiger Treffpunkt beim betriebsamen Hauptbahnhof
- Vorbereich und Übergang zum Platzspitz

Verkehr

- Tram und Fussgänger*innen haben Vortritt
- Durchgangsverkehr wird schrittweise unterbunden
- Zufahrt für Erschliessung und Anlieferung sowie Gewerbe aus allen Richtungen möglich, Kiss & Ride, Taxi

Landesmuseum



Landesmuseum

Umwelt

- Ergänzung der heutigen Pflanzungen
- Entsiegelung der Böden durch Kiesbelag
- Erhöhung der Artenvielfalt

Sozialraum

Die vom Durchgangsverkehr befreite Museumstrasse entwickelt sich zu einem lebendigen Sozialraum mit vielfältigen Funktionen. Sie bringt das Landesmuseum räumlich näher an den Hauptbahnhof und schafft eine neue Verbindung zwischen Stadt, Kultur und Erholung. Der begrünte Vorplatz des Museums dient als repräsentativer Empfangsraum, aber auch als Pausenort. Etwa für Menschen, die im Shopville arbeiten und für Reisende mit Zwischenhalt.

Die Museumstrasse ist Ankunftsort für Museums- und Veranstaltungsbesuchende, ebenso Ausgangspunkt für Spaziergänge in den Platzspitzpark. Mit dem neuen Steg über die Limmat entsteht eine wichtige sozialräumliche Verknüpfung zum Kreis 6. Der Stadtraum wird geöffnet, erweitert und neu erfahrbar gemacht.

Als Sozialraum steht die Museumstrasse exemplarisch für die Aufwertung öffentlicher Räume durch Entschleunigung, Begrünung und Durchlässigkeit – zugunsten einer offenen, zugänglichen und vielfältigen Stadt.

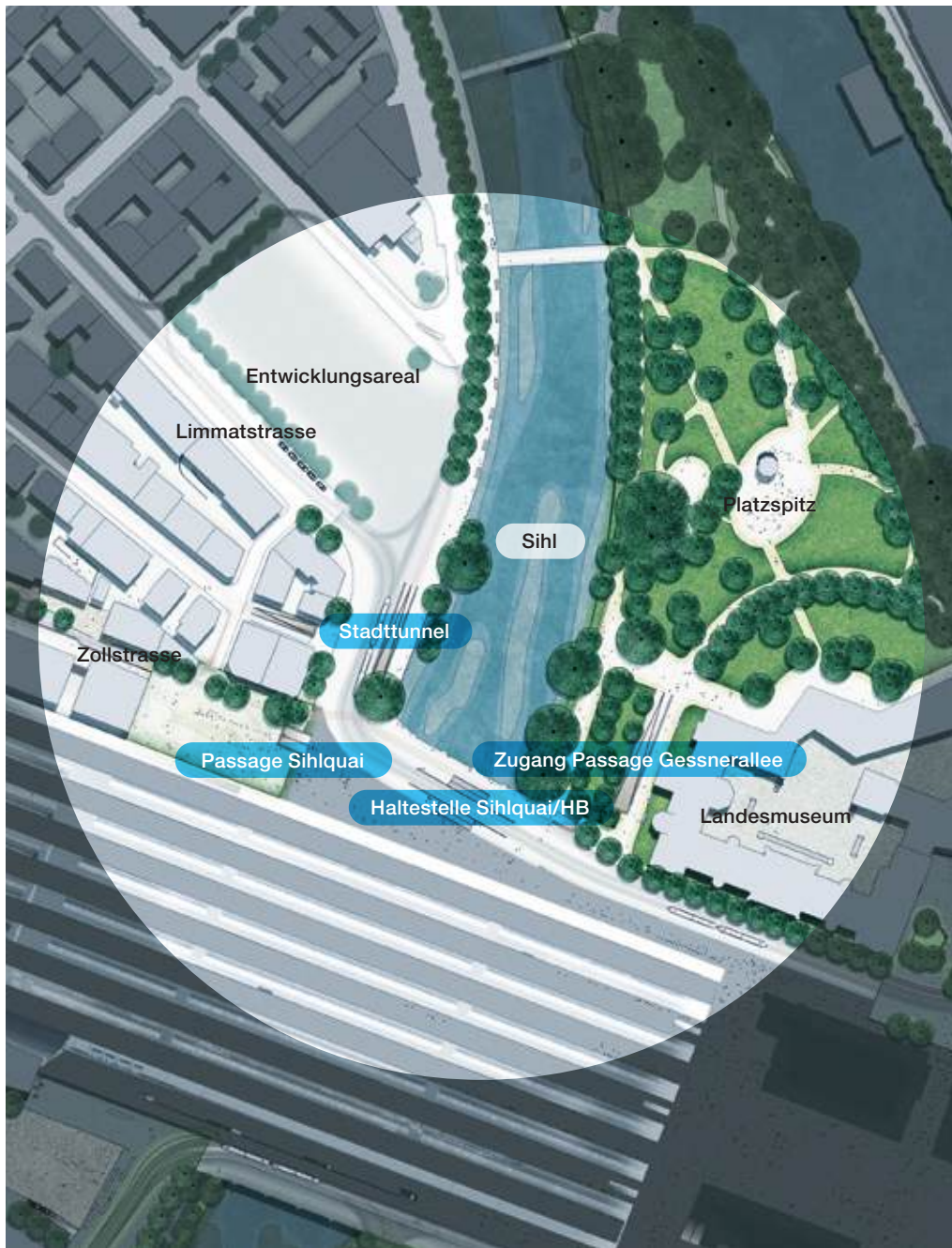
Weiterentwicklung

- Platzbedarf Kiss & Ride und Taxi
- Entwicklung der Platzgestaltung in Zusammenarbeit mit Landesmuseum
- Umnutzung Nordtrakt Bahnhof (SBB) mit Öffnung der Fassaden zum neu gestalteten Platz
- Standort Velostation im UG mit Anbindung an den Hauptbahnhof evaluieren

Museumsplatz

Der fließende Übergang zwischen Nordseite Hauptbahnhof und Landesmuseum ist vom Durchgangsverkehr befreit.





Das Tor zum Kreis 5 ist der grosszügige Zugang zum Hauptbahnhof. Die Vorzone Sihlquai zeigt sich als Schmuckstück.

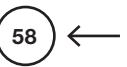
Atmosphäre

- neuer, einladender Stadtplatz
- offen, geschäftig, jung
- klare Orientierung und Übersichtlichkeit
- gut sichtbare Auf- und Abgänge

Verkehr

- Velo, Tram und Zug sind verknüpft
- Querverbindung durch den Stadttunnel
- direkter Zugang vom Hauptbahnhof zum Platzspitz und zur Haltestelle auf der Zollbrücke für Fussgänger*innen
- Durchgangsverkehr unterbunden
- Zufahrt für Erschliessung, Anlieferung, Parkhäuser, Taxi, Kiss & Ride
- bessere Anbindung der heutigen Reisebusstation (künftiges Entwicklungsareal)

Sihlquai und Platzspitz



Sihlquai und Platzspitz

Umwelt

weniger Emissionen, mehr Ruhe

Sozialraum

Der neue Velotunnel schafft eine direkte, barrierefreie Verbindung zwischen dem Kreis 5, der Innenstadt und dem Erholungsraum entlang der Sihl. Er verbessert die Mobilität für Velofahrende und Fussgänger*innen und stärkt die sozialräumliche Vernetzung zwischen den Quartieren.

Am nördlichen Tunnelausgang entsteht ein neuer Platz an der Sihl als öffentlicher Raum im Dialog zur belebten Zollstrasse mit ihren Geschäften und gastronomischen Angeboten. Der neue Platz bietet Potenzial für Begegnung, Aufenthalt und alltägliche Aneignung unabhängig von Mobilitätszweck oder Konsum.

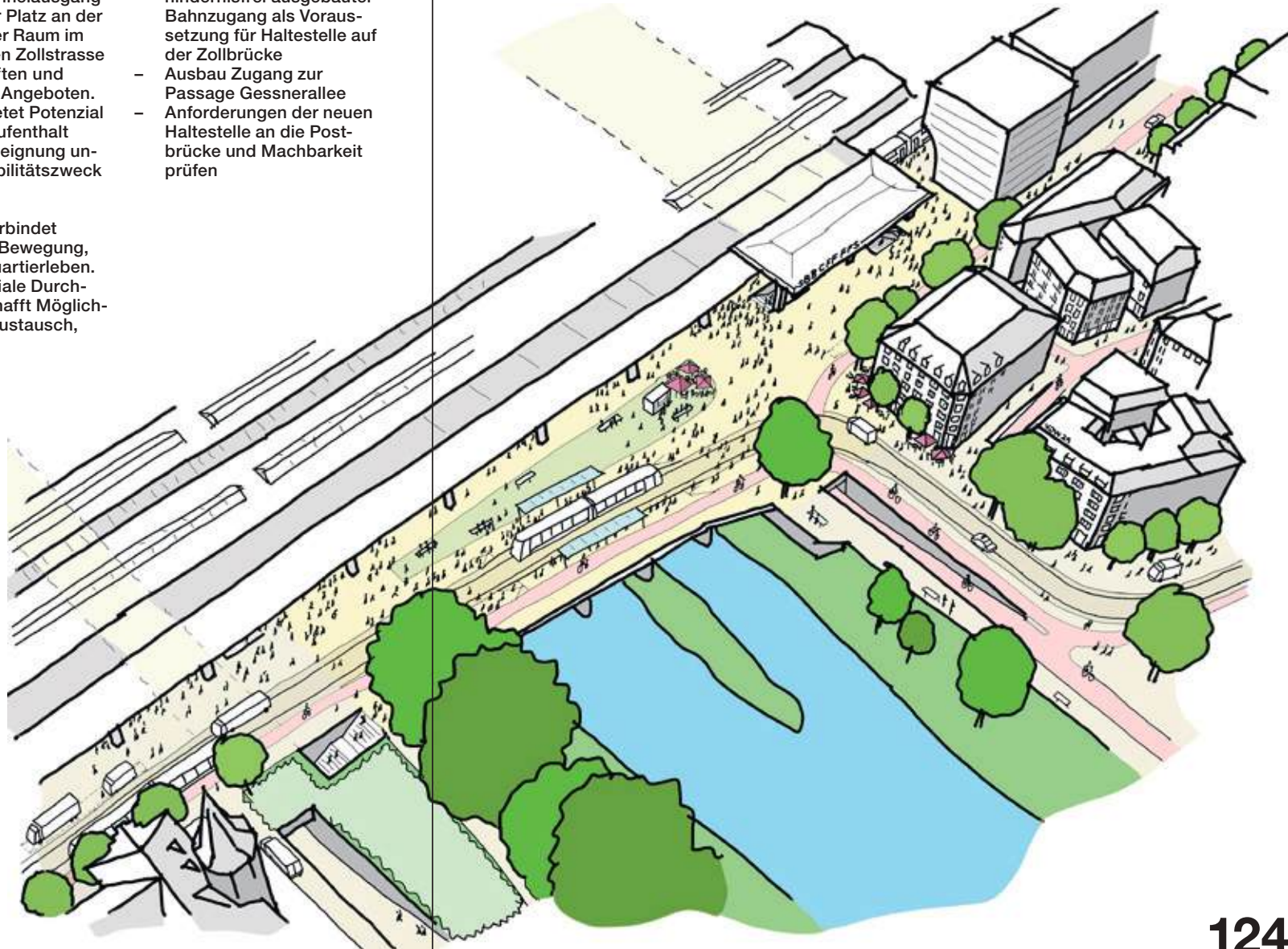
Als Sozialraum verbindet dieses Ensemble Bewegung, Aufenthalt und Quartierleben. Es fördert die soziale Durchmischung und schafft Möglichkeiten für Nähe, Austausch, Erreichbarkeit.

Weiterentwicklung

- Tramwendeanlage Sihlquai: Die Umsetzung ist in Koordination mit der Arealentwicklung zu prüfen
- Wendeanlage möglichst im Strassenraum anordnen, die Arealentwicklung soll so wenig wie möglich eingeschränkt werden.
- Kiss & Ride und Taxizufahrt integrieren
- hindernisfrei ausgebauter Bahnzugang als Voraussetzung für Haltestelle auf der Zollbrücke
- Ausbau Zugang zur Passage Gessnerallee
- Anforderungen der neuen Haltestelle an die Postbrücke und Machbarkeit prüfen

Haltestelle Zollbrücke

Die Haltestelle ist gut zu finden, sicher und unkompliziert zugänglich. Ohne Durchgangsverkehr ist mehr Platz für Passant*innen. Es entsteht ein grosszügiger, attraktiver Bewegungs- und Warte- raum zwischen Gleis 18 und Tramhaltestelle.





Der moderne Stadtplatz am Fluss ist das Tor zur Europaallee. Er zeigt Natur und Urbanität in Einklang.

Atmosphäre

- grosszügig, offen, geschäftig
- Sihlraum ist spürbar
- bespielt mit Veranstaltungen
- dominiert vom Fussverkehr, Flanieren in Richtung Kreis 4
- ungehinderter Zugang zum Hauptbahnhof
- Treffpunkt urbaner Nutzer*innen
- modernes Zürich

Verkehr

- verknüpft Hauptbahnhof (Passage Sihlquai) mit Tram und Bus (Haltestelle Sihlpost/HB)
- Bewegungsraum entlang der Sihl mit Ausbau Zugang Passage Gessnerallee
- neuer Stadttunnel und Veloabstellplätze
- Postbrücke und Schützensteg als Anbindungen des Fussverkehrs Richtung Löwenstrasse, Bahnhofstrasse, Altstadt

Europaplatz und Europaallee



Europaplatz

Umwelt

- bestehende Qualität entlang der Sihl wird geschützt und gefördert
- neue Sihltreppe mit üppiger Bepflanzung und entsiegelten Böden leistet Beitrag zu positivem Lokalklima
- wichtiger ökologischer Raum, auch im Hinblick Erhöhung der Artenvielfalt

Sozialraum

Der Europaplatz markiert das Tor vom Hauptbahnhof zur Europaallee – ein urbaner Sozialraum, in dem modernes Arbeiten, Lernen und Freizeitverhalten aufeinander treffen. Der Platz ist geprägt von einem jungen, mobilen Publikum: Studierende, Berufstätige und Passant*innen bewegen sich zwischen Büros, Cafés, Re-Use-Läden und Sportangeboten.

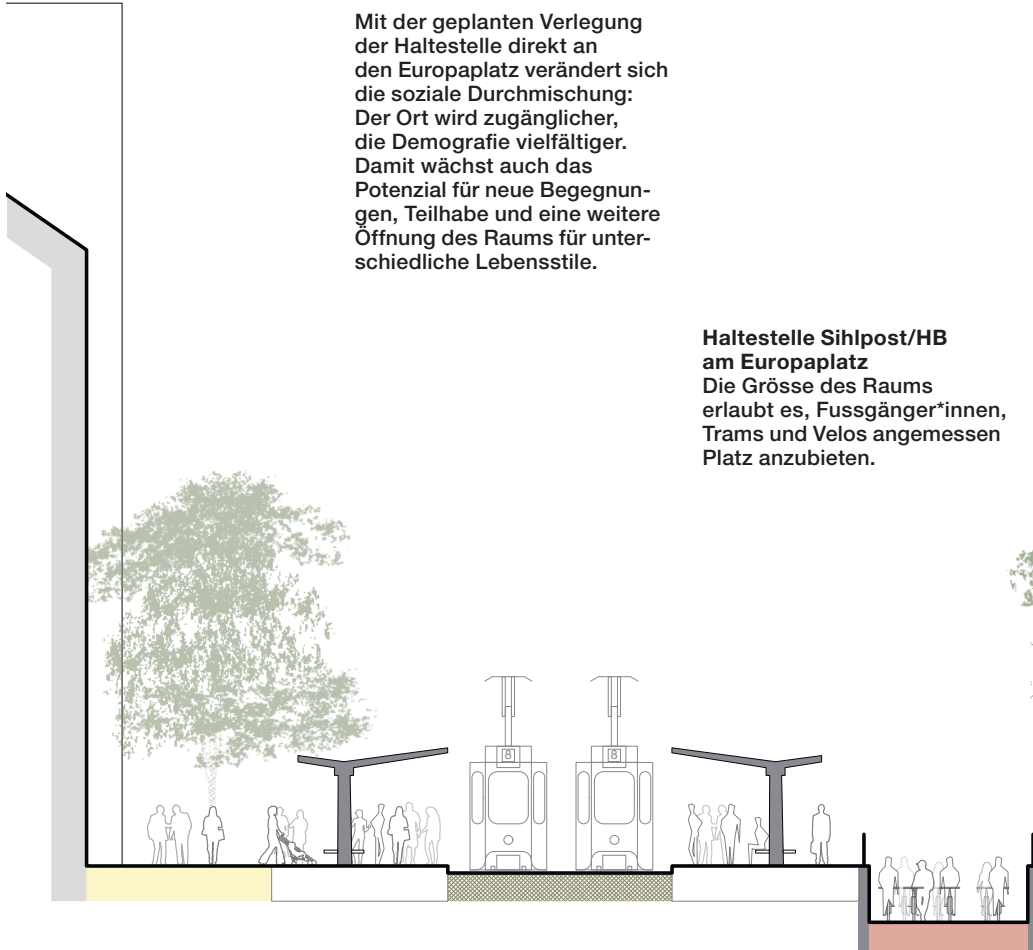
Mit der geplanten Verlegung der Haltestelle direkt an den Europaplatz verändert sich die soziale Durchmischung: Der Ort wird zugänglicher, die Demografie vielfältiger. Damit wächst auch das Potenzial für neue Begegnungen, Teilhabe und eine weitere Öffnung des Raums für unterschiedliche Lebensstile.

Weiterentwicklung

- Abhängigkeit zu einer vom Verkehr entlasteten Löwenstrasse
- Machbarkeitsprüfung Tram auf der Postbrücke
- Einbindung der neuen Tramhaltestelle in Bezug zu Sihlpost und Schützensteg.



Haltestelle Sihlpost/HB am Europaplatz
Die Grösse des Raums erlaubt es, Fussgänger*innen, Trams und Velos angemessen Platz anzubieten.





Die begrünte, lebendige Zone Löwenstrasse und Löwenplatz wird für Fussgänger*innen zur Flaniermeile und bringt Laufkundschaft.

Atmosphäre

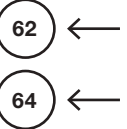
- offen, entspannt, komfortabel, geschäftig
- eine entspannte Ergänzung zur Bahnhofstrasse
- zweite Fussverkehrsverbindung zum Hauptbahnhof
- hohe Attraktivität und grosses Potenzial für Gewerbe und Boulevardgastronomie
- Bäume und Vorzonen generieren hochwertige Flächen für Aufenthalt und EG-Nutzungen

Verkehr

- Durchgangsverkehr MIV wird unterbunden
- Zufahrt für Erschliessung, der Liegenschaften, Parkhäuser, Anlieferung, Gewerbe, Taxi aus allen Richtungen möglich
- Verzicht auf ÖV, Erschliessung über Hauptbahnhof, Haltestellen Sihlpost, Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz
- Schützensteg bietet eine direkte Fusswegverbindung von der Europaallee zur Löwenstrasse

- Ausbau des Zugangs zur Gessnerallee
- Veloverkehr kreuzt gebündelt in der Schweizergasse

Löwenstrasse und Löwenplatz



Löwenstrasse und Löwenplatz

Umwelt

- Baumbestand stark ergänzt und der Boden möglichst entsiegelt
- mehr Schatten, weniger Emissionen durch MIV
- Lebensraum Baumkrone entfaltet sich
- Bezug zum Grün- und Freiraum entlang Sihl
- Erhöhung der Artenvielfalt

Eine neue Mitte

Durch die Verlagerung des Verkehrs ist die Mitte begrünt und mit interessanten Angeboten bespielt. Treffen, Zeit verbringen und Geniessen ergänzen die Geschäftigkeit.

Sozialraum

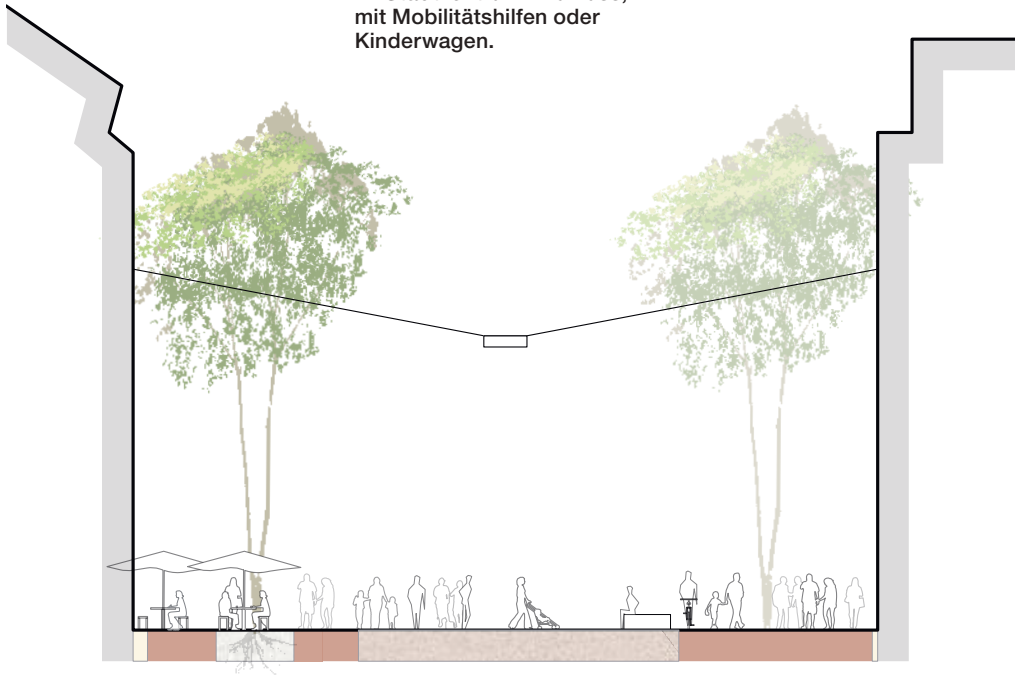
Die Löwenstrasse hat sich zu einem lebendigen Sozialraum mit neuer Aufenthaltsqualität entwickelt. Durch die Entflechtung von Tram-, Bus- und Autoverkehr entsteht in der Strassenmitte ein offener Raum, der zum Flanieren einlädt und Platz für neue Nutzungen bietet – von temporären Märkten über Gastronomie bis zu informellen Begegnungen.

Diese Transformation ergänzt das bestehende gewerbliche Angebot und zieht breitere Nutzer*innengruppen an. Der angrenzende Löwenplatz – als Verbindung zwischen Bahnhofstrasse und Sihl – wird zu einem urbanen Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Löwenstrasse bildet eine gut erreichbare Achse zwischen Hauptbahnhof und Europaallee und erweitert damit das Netz sozialräumlich wirksamer Orte im Stadtzentrum – zu Fuss, mit Mobilitätshilfen oder Kinderwagen.

Weiterentwicklung

- Neuorganisation des Verkehrs mit Verzicht auf Tram- und Bushaltestelle in Abstimmung mit Kaserenstrasse/Europaallee
- Ausgestalten eines Angebots für konsumfreien Aufenthalt
- Nutzungskonzept ausserhalb Ladenöffnungszeiten
- Verfahren der Neugestaltung mit Einbezug von Anrainern, Gewerbe, Quartier
- Mehrwert gemeinsam mit den beteiligten Anspruchsgruppen gestalten und entwickeln



Veloroute Schweizergasse
Velofahrer*innen fahren bequem auf der Schweizergasse. Die Löwenstrasse ist ausschliesslich Fussgängerzone.

Umsetzung
134

«Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie in einer strategischen Planung klare Vorgaben definiert werden können, damit die mittel- und langfristigen Projekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central, Bahnhofbrücke, Bahnhofquai, Museumstrasse aufeinander abgestimmt werden.»

Die politische Motion der Fraktionen SP, AL, CVP, GLP, FDP, SVP, Grüne forderte 2014 die Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme (GR Nr. 2014/308).

Ausgelöst durch diese Motion wurde mit dem Planungsprozess «Masterplan HB/Central» ein Zukunftsbild entwickelt. Als «Weissbuch» bildet es die Anweisende Grundlage für mittel- und langfristige Planungen für die verkehrliche und stadt-räumliche Weiterentwicklung.

In der Testplanung entsprechend der Ordnung SIA 143 wurden unterschiedliche städtebaulich-stadträumlich-verkehrliche Bilder für den Stadtraum HB/Central entwickelt, gegenübergestellt, im Dialog untersucht und verglichen. In einer anschliessenden Synthese konnten die Erkenntnisse konsolidiert und ein breit abgestütztes Zielbild für die Themenfelder Städtebau, Stadtraum, Verkehr, Sozialraum und Stadtklima entwickelt werden.

In drei Echogruppen mit unterschiedlichen Nutzer*innengruppen, Fachverbänden, Fachexpert*innen und der Verwaltung wurden die Ideen und Zwischenstände vorgestellt und diskutiert. Daraus ergab sich, dass auch sehr ambitionierte Zielsetzungen unterstützt und gefordert werden.

Wir stehen vor grossen gesellschaftlichen Herausforderungen: Klimawandel, Netto-Null, eine wachsende Bevölkerung, die zunehmende Nachfrage nach Mobilität, eine hochwertige Weiterentwicklung des begrenzten öffentlichen Raums, die Vision einer lebenswerten Stadt.

Auftrag und Vorgehen

Die im Weissbuch aufgezeigten Zielsetzungen werden etappiert umgesetzt. Das Weissbuch beschreibt weniger den Endzustand, sondern eher das Konzept für die schrittweise Weiterentwicklung des Zentrums von Zürich.

Die notwendigen Schritte und Massnahmen müssen in eine funktionierende zeitliche Abfolge gebracht werden, mit unterschiedlichen Abhängigkeiten punkto Mehrwert, baulichem Aufwand und Kosten sowie Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr.

Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteur*innen wie Infrastrukturträger*innen, Grundeigentümer*innen und Investor*innen. Im Bereich von Gemeinde- oder Regionsgrenzen sind die Entwicklungskonzepte partnerschaftlich zu erarbeiten.

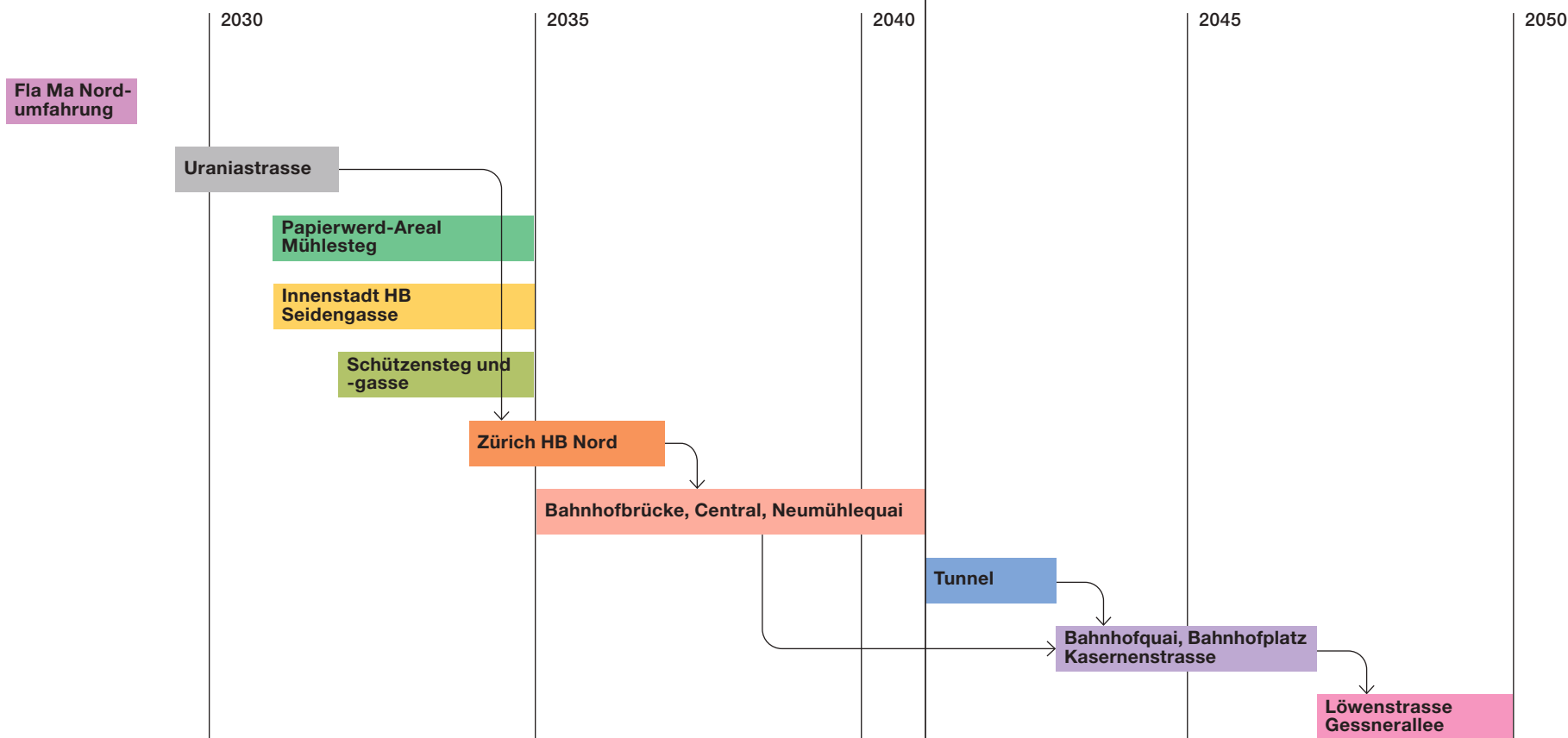
Der Planungsprozess soll dynamisch gestaltet werden – mit Versuchsanlagen, kurzfristigen, unabhängigen Massnahmen und Zwischennutzungen, die eine Verbesserung des Alltags für die Nutzenden schon vor 2050 erreichen.

Es muss eine hohe Kontinuität, prozessual und organisatorisch, für die langjährige Umsetzungsphase sichergestellt werden.

Anstehende Projekte sind abgestimmt auf das Weissbuch zu entwickeln.

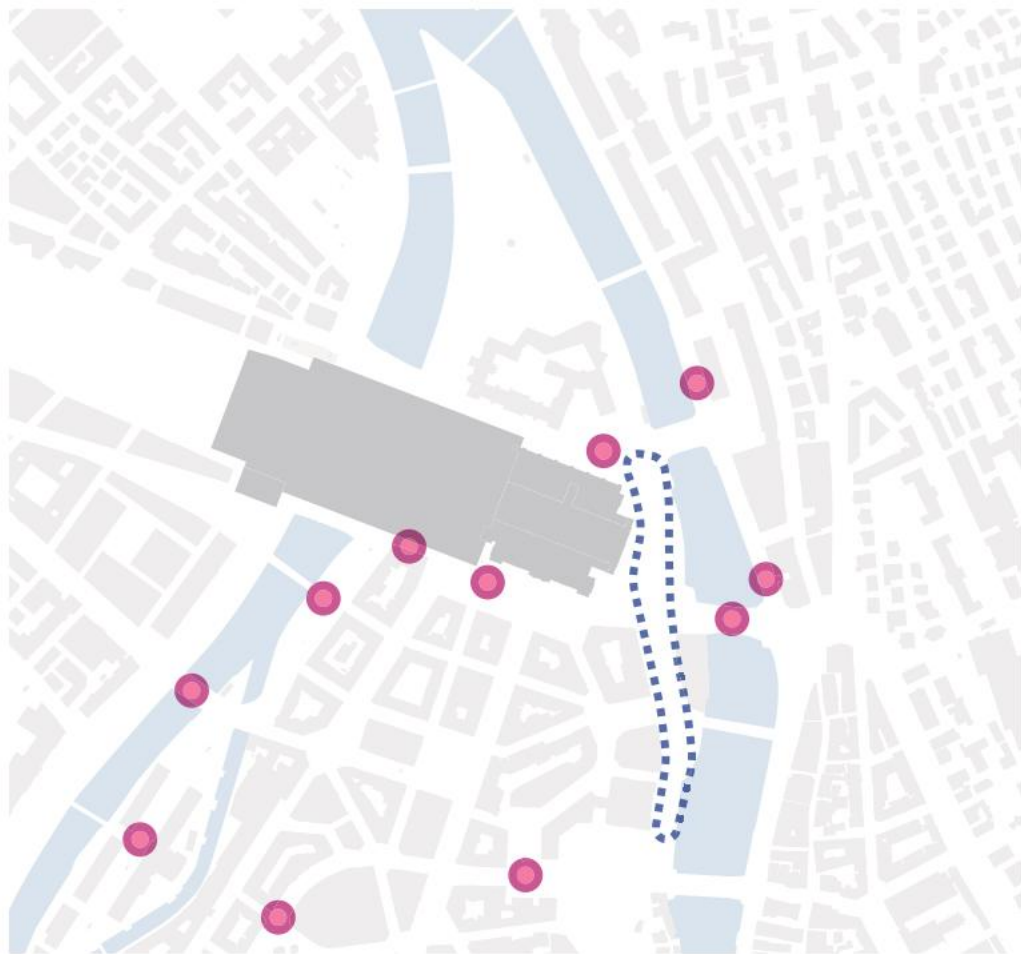
Mögliche finanzielle Beteiligungen der Partner*innen werden in den jeweiligen Projekten vereinbart.

Ausschlaggebend für die Entwicklung des Weissbuchs Stadtraum Hauptbahnhof ist das Bedürfnis der Stadt Zürich, das grosse Ganze im Auge zu behalten. Stadträumliche Einzelvorhaben sollen nicht losgelöst verfolgt werden, sondern im Hinblick auf ihre Wirkung auf die bis ins Jahr 2050 geplante Entwicklung. Projekte sollen untereinander koordiniert geplant und etappiert umgesetzt werden.



Die benötigten ÖV-Ausbaumassnahmen und die schrittweise MIV-Reduktion werden aufeinander abgestimmt umgesetzt. Die Erschliessung der Innenstadt wird im Verkehrskonzept Innenstadt unter Einbezug der beteiligten Akteur*innen vertieft untersucht. Die dargestellten Zeiträume bezeichnen Zeitfenster für den Beginn der baulichen Umsetzung.

Etappen

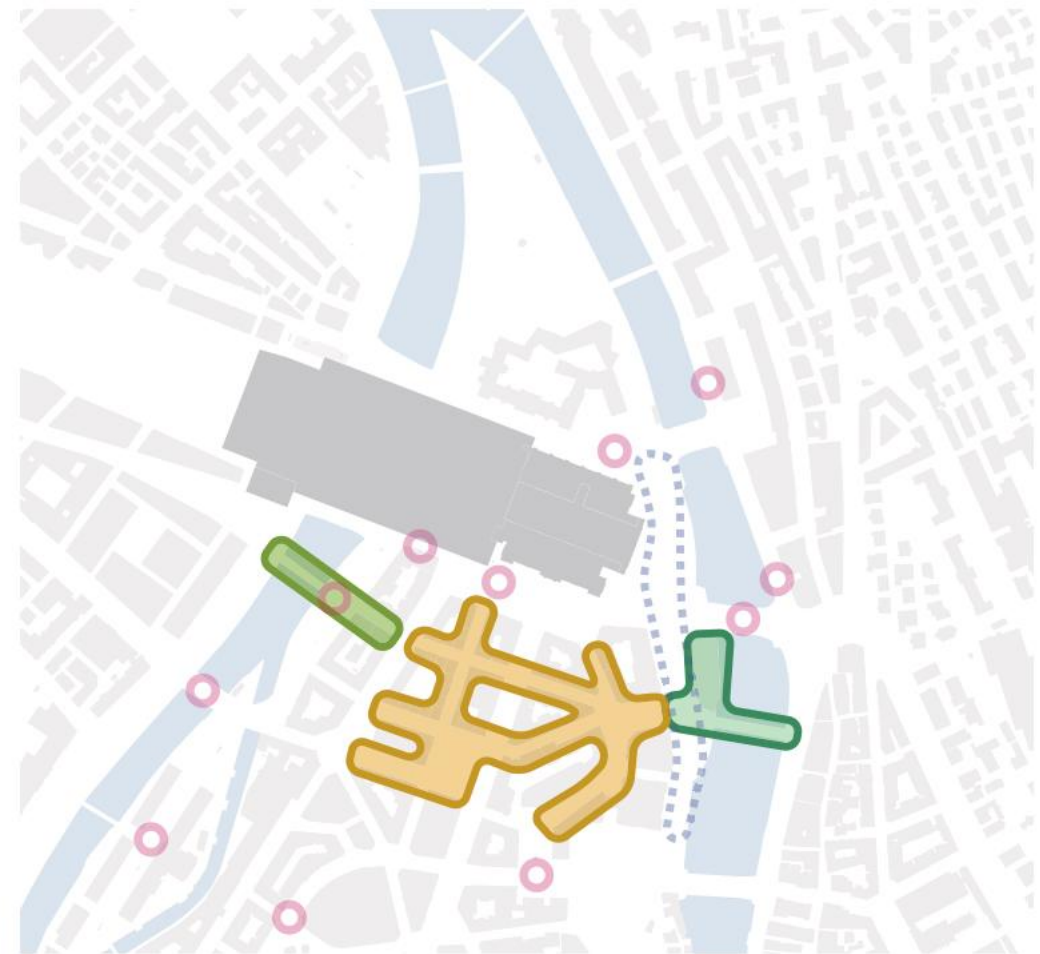


**Machbarkeitsstudie
Anpassungen**

- Tunnel Bahnhofquai 2026**
- Überbaubarkeit Shopville
 - Wichtige Machbarkeitsprüfung als Planungsgrundlage für diverse Projekte, z. B. Bahnhofquai, Papierwerd-Areal

**Sofortmassnahmen
Fla Ma Nordumfahrung
bis 2027**

- Kurzfristige Massnahmen mit Eröffnung Nordumfahrung um den Kapazitätsausbau für erste Aufwertungsmassnahmen zu nutzen
- Durchgangsverkehr durch die Innenstadt reduzieren
- Abbau von Fahrspuren zugunsten von Velo, Fussverkehr und Aufenthalt
- Verkehr lenken, Abbiegebeziehungen gezielt aufheben
- Verbunden mit Eröffnung Erweiterung Nordumfahrung 2027



**Papierwerd-Areal und
Mühlesteig
2031 bis 2034**

- Umbau Papierwerd-Areal (Lead LSZ)
- Mühlesteig in neuer Lage in Koordination mit Entwicklung Papierwerd-Areal
- Abhängigkeit: Terminplan Papierwerd-Areal, Mühlesteig

**Innenstadt HB/Seidengasse
2031 bis 2034**

- Umsetzung Energieverbund Innenstadt und Aufwertung Stadtraum
- Veloroute über Beaten-/Schweizergasse bis Löwenstrasse
- Abhängigkeit: Koordination mit Fernwärme

**Schützensteig, Schützengasse
2032 bis 2034**

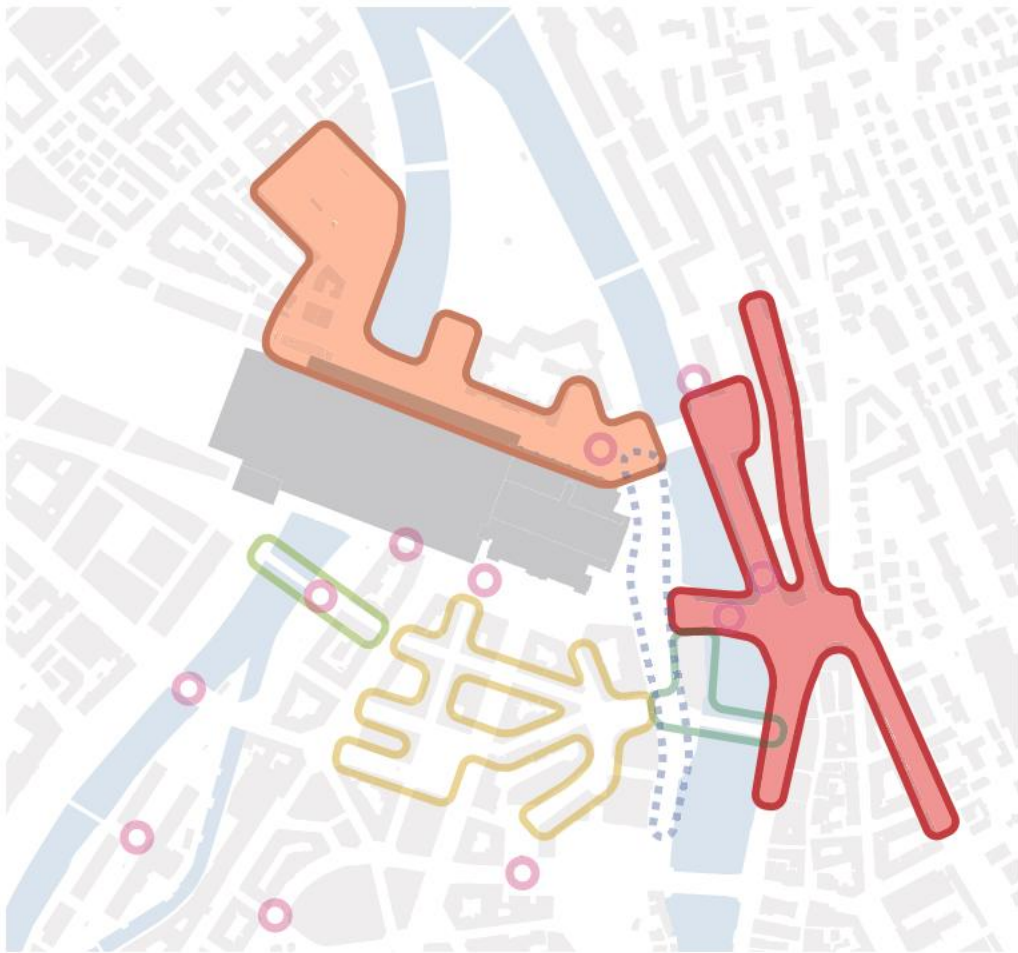
- Anbindung Fussverkehr Europaallee Innenstadt und Entlastung Postbrücke
- Abhängigkeit: Vervollständigung Fusswegverbindung

Etappe 1

141

Etappe 2

142

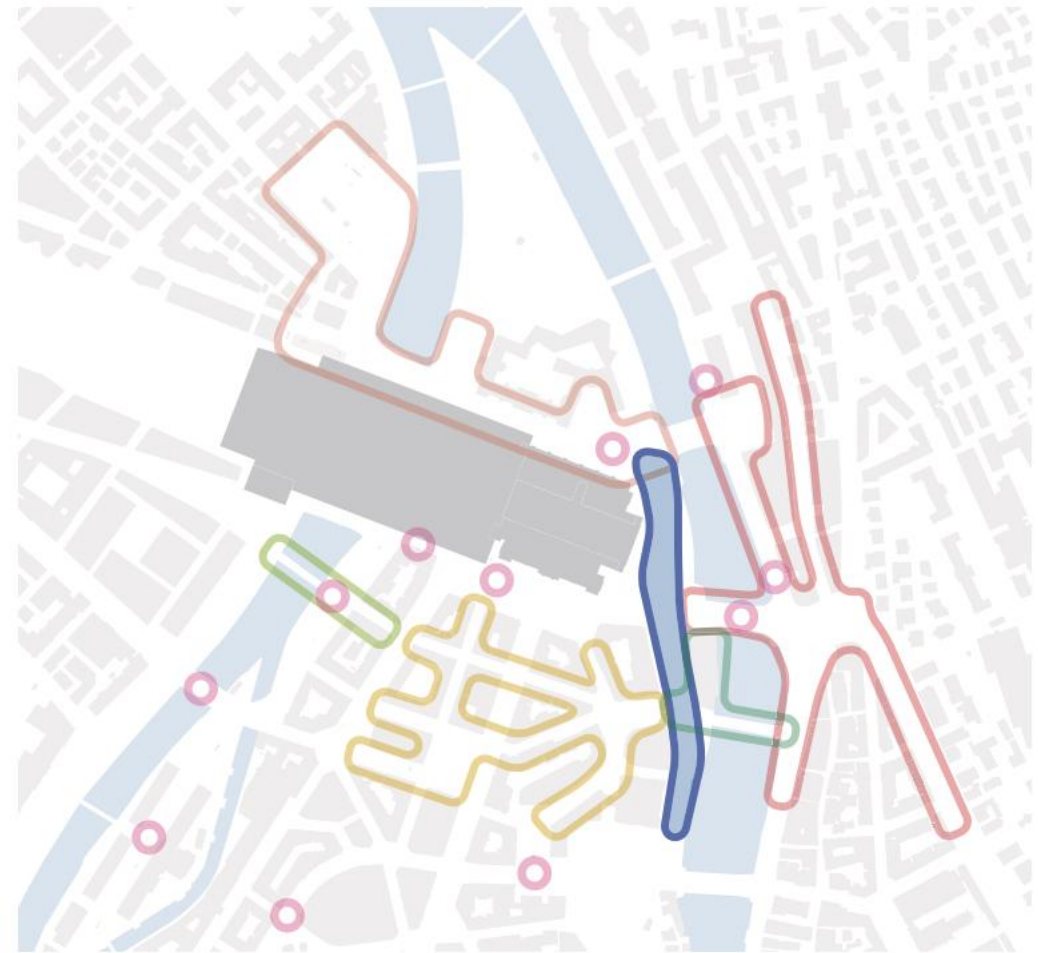


Museumstrasse 2034 bis 2036

- Neue Tramwendeanlage Sihlquai in Koordination mit Arealentwicklung
- Reduktion MIV Museumstrasse zu Gunsten neuer Veloverbindung, neue Lage Haltestelle Sihlquai/HB und Vereinfachung Knoten Walchebrücke
- Abhängigkeit: Tramwendeanlage Voraussetzung für Umbau Bahnhofbrücke/Central

Bahnhofbrücke, Central, Tram Neumühlequai 2035 bis 2039

- Neue Haltestelle Central auf der Bahnhofbrücke, neues Tramtrasse Neumühlequai
- Neugestaltung Central als Tor zum Niederdorf/HGZZ
- MIV-Relation ab Weinbergstrasse über Stampfenbachstrasse zum Milchbuck führen
- Dringlichkeit: Kapazität Bahnhofbrücke, Angebotsausbau ÖV zum HGZZ



Tunnelanpassungen (vor Bahnhofplatz/Bahnhofquai) 2040 bis 2041

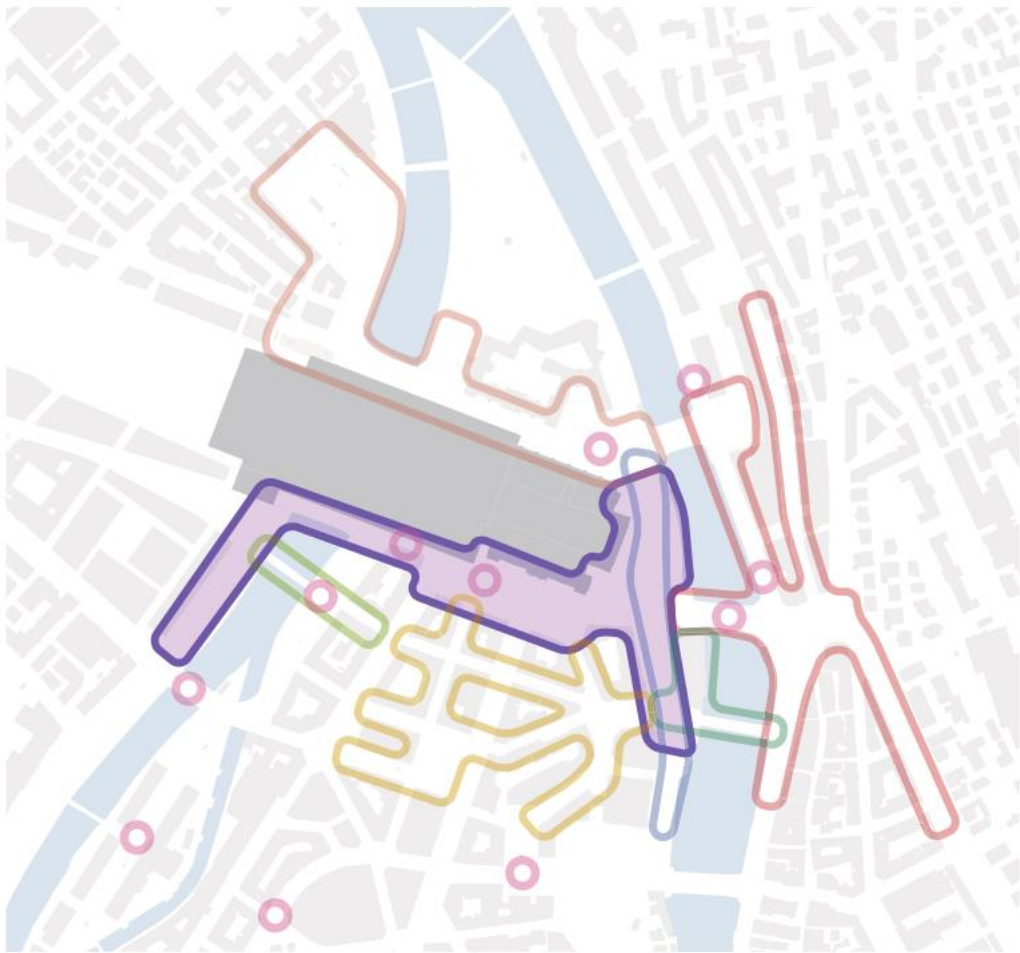
- Verlegung der südlichen Rampe, Bündelung MIV auf einer Rampe im Bahnhofquai und Sicherstellen der Anlieferung vom Shopville
- Der MIV wird während dem Umbau über den Bahnhofplatz geführt.
- Mit Wiedereröffnung des Tunnels werden Bahnhofplatz, Löwenstrasse und Bahnhofquai autofrei und bereit für einen Umbau.
- Abhängigkeit: Tunnelanpassungen im Untergrund Voraussetzung für Oberflächengestaltung Bahnhofquai/Papierwerd-Areal

Etappe 3

143

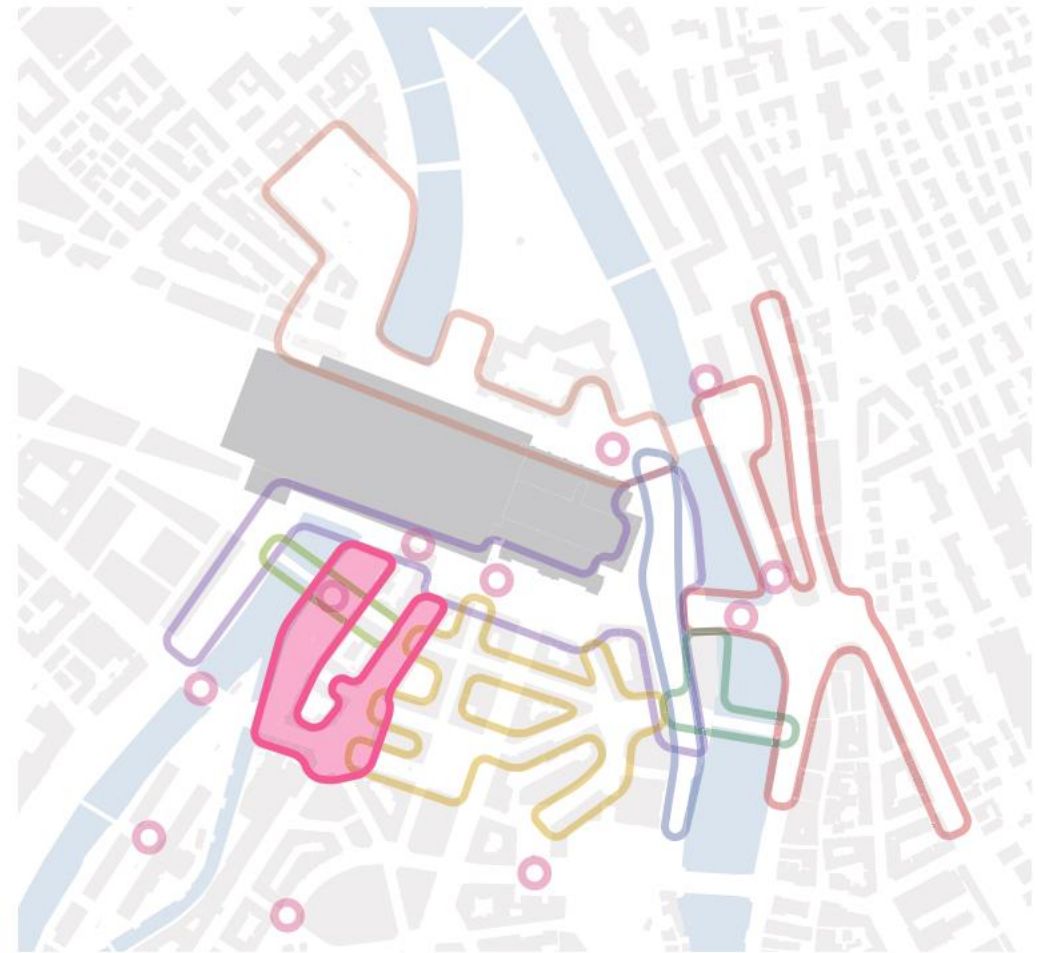
Etappe 4

144



**Bahnhofplatz, Tram Kasernenstrasse und Bahnhofquai
2042 bis 2046**

- Tramtrasse via Postbrücke und Kasernenstrasse, neue Haltestelle Europaallee
- Aufwertung Bahnhofplatz
- Umgestaltung Bahnhofquai, Ausgestaltung «Grüne Spitze»
- Abhängigkeit: Neue Tramführung Kasernenstrasse Voraussetzung für Neugestaltung Löwenstrasse und Löwenplatz



**Löwenstrasse, Löwenplatz, Gessnerallee
2047 bis 2050**

- Fussgängerzone Löwenstrasse und Neugestaltung Löwenplatz
- Ausgestaltung «Grüne Spitze» Gessnerallee mit Tram-Austellflächen und MIV-Erschliessungsverkehr
- Werkleitungen Fernwärme werden vorgezogen (2029 – 2031)

Etappe 5

145

Etappe 6

146

Partizipation frühzeitig mitdenken und aufgrund der Langfristigkeit der Planung projektbezogen und zum richtigen Zeitpunkt durchführen.

Beteiligungsprozesse sollten im Sinne einer lernenden Planung systematisch vor der Entwicklung konkreter Realisierungsvorhaben stattfinden.

Die Erreichbarkeit der vielfältigen Nutzengruppen im Raum – von Pendler*innen über Tourist*innen bis hin zu jüngeren oder älteren Menschen – stellt eine besondere Herausforderung dar. Bei jeder Planungsetappe sollten relevante Stakeholder frühzeitig einbezogen und unterschiedliche Nutzengruppen angemessen vertreten sein.

Die lange zeitliche Perspektive bringt wechselnde Ansprechpersonen und potenziellen Informationsverlust mit sich. Deshalb sind Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation stets gemeinsam zu denken.

Wichtige Räume – etwa die Löwenstrasse und der Löwenplatz – sind gemeinschaftlich zu entwickeln. Eine laufende, etappierte Partizipation begleitet den Transformationsprozess und stellt sicher, dass neue Erkenntnisse und Bedürfnisse fortlaufend einfließen.

Das Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050 ist die Grundlage zur zeitlichen und räumlichen Koordination aller laufenden und neuen Projekte.

Die Umsetzung mit den vielen verschiedenen beteiligten Akteur*innen ist äusserst anspruchsvoll und erfordert eine räumlich und zeitliche Abstimmung sowie eine kontinuierliche Qualitätssicherung. Die Umsetzungsorganisation ist als Gremium breit aufgestellt und zeichnet sich durch eine langfristige Kontinuität aus (Wissens-transfer). Sie verbindet die verschiedenen Interessen, koordiniert die Aktivitäten auf unterschiedlichen Planungsebenen und nutzt Synergien. Wichtige Interessenvertreter werden in die Organisation eingebunden.

Gremien

Das Gebietsmanagement mit Koordinationsgruppe ist die koordinierende Instanz, die die Gesamtentwicklung konstruktiv und nachhaltig vorantreibt.

Das Gebietsmanagement hat zum Ziel, die gewünschte Entwicklung des Raums zu lenken, die erforderlichen Vertiefungsstudien, Bauprojekte oder Anpassungen von Planungsgrundlagen (Richtplanung) zu begleiten und die unterschiedlichen Tätigkeiten untereinander abzustimmen.

Das Gebietsmanagement

- beauftragt fachliche Vertiefungen und löst Folgeprojekte aus,
- erkennt und nutzt Synergien,
- stellt umfassendes Projektmanagement sicher und koordiniert Teilprojekte,
- bereitet Entscheide vor,

- gewährleistet die Qualitätssicherung der räumlichen Entwicklung,
- stellt eine koordinierte Umsetzung und Kommunikation in Abstimmung mit weiteren Vorgaben in der Innenstadt sicher (z. B. Energieverbund Innenstadt),
- stellt die Finanzierung sicher,
- pflegt direkten Austausch mit den Gremien der Projektorganisation und unterschiedlichen Anspruchsgruppen.

Dazu sind ausreichende personelle Ressourcen sicherzustellen.

Für die fachlich-inhaltliche Steuerung wird die Lenkungsgruppe eingesetzt, die organisatorisch dem Steuerungsausschuss unterstellt ist und diesen fachlich berät.

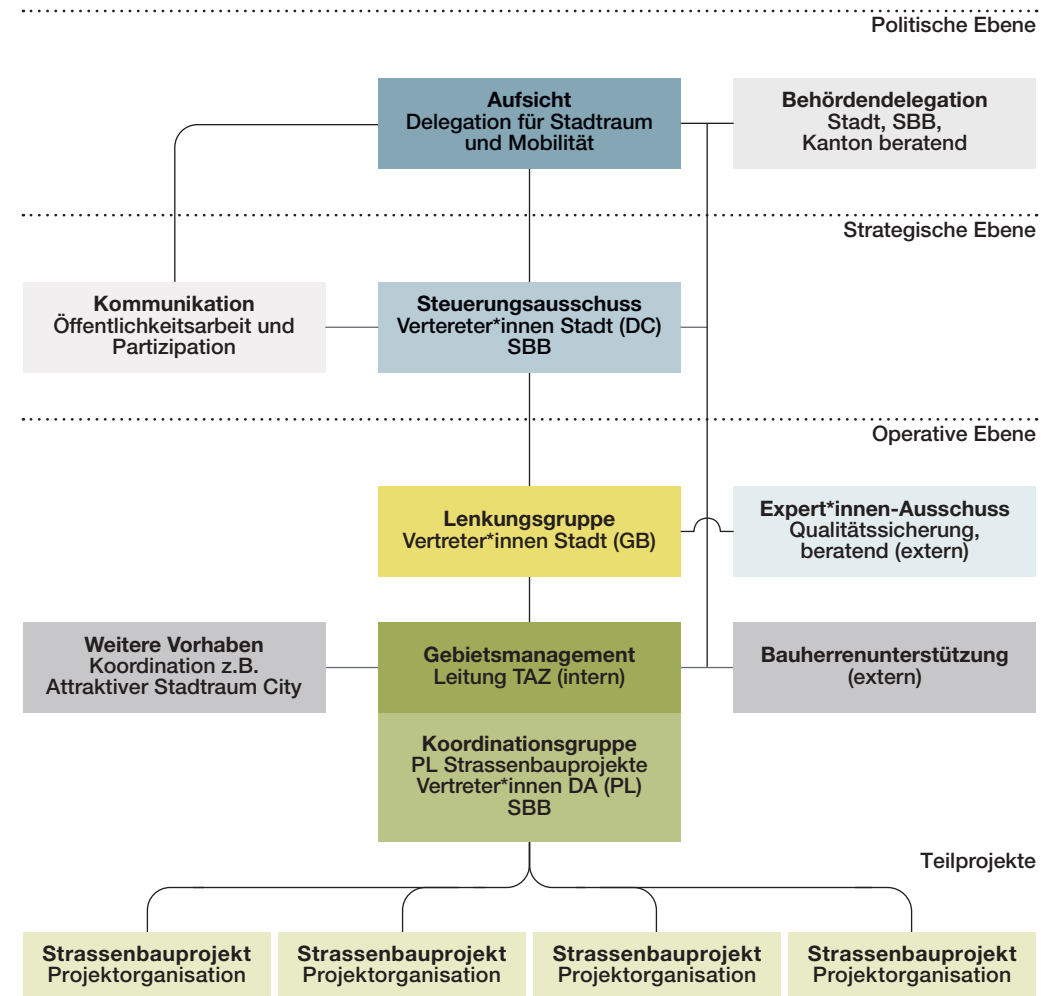
Der Expertenausschuss gewährleistet die Qualitätssicherung (Beratung und Empfehlungen zuhanden der Steuerungsausschuss). Der Ausschuss besteht aus externen Fachpersonen (Stadtraum, Städtebau/Architektur, Verkehr, Stadtklima, Sozialraum). Aufgabe ist die Sicherstellung von Wissenstransfer über den langen Planungs- und Entwicklungsprozess.

Tiefbauprojekte werden die wesentlichen Impulsgeber der Umsetzung sein. Die Leitung des Gebietsmanagements wird beim Tiefbauamt liegen.

Der Steuerungsausschuss macht Empfehlungen und trifft Entscheide auf strategischer Ebene.

Die Aufsicht bestätigt Empfehlungen und Entscheide auf politischer Ebene. Wesentliche Umsetzungsmassnahmen zur Entlastung des Stadtraums Hauptbahnhof vom motorisierten Durchgangsverkehr werden von der politischen Aufsicht genehmigt.

Seitens Kanton waren Fachpersonen von verschiedenen Abteilungen (AFM, ARE, AWEL) in den Planungsprozess einbezogen und am Dialog für eine zukünftige Entwicklung beteiligt. Die Vertreter*innen haben im Verfahren keine mitbestimmenden oder genehmigenden Funktionen. Die notwendigen kantonalen Zustimmungen werden über die etablierten Prozesse im Rahmen der Festsetzung oder Genehmigung der anzu-passenden Richtplaneinträge oder der Bewilligungsverfahren für die einzelnen Strassenbauprojekte erfolgen.



Die fachliche Steuerung und Qualitätssicherung erfolgt vor allem durch die mit Fachpersonen der städtischen Dienstabteilungen besetzte Lenkungsgruppe.

Bei Bedarf kann die Qualitätssicherung durch einen Expert*innen-Ausschuss erweitert werden. Ein ergänzender Expertenausschuss besteht in der Regel aus drei bis fünf extern mandatierten Fachpersonen, meist aus den Bereichen Verkehr und Mobilität, Stadtraum und Landschaftsarchitektur. Die Expert*innen werden vorzugsweise aus dem Beurteilungsgremium Testplanung bzw. von den Verfasser*innen der Synthese und des Weissbuchs Stadtraum Hauptbahnhof 2050 berufen. Damit wird das Ziel verfolgt, den Wissenstransfer über einen langen Entwicklungshorizont zu gewährleisten.

Expert*innen-Ausschüsse haben beratende Funktion und sind organisatorisch der Lenkungsgruppe unterstellt. Sie werden von der Lenkungsgruppe oder dem Steuerungsausschuss für spezifische Aufgabenstellungen und Projekte beauftragt. Ihre Erkenntnisse und Empfehlungen formulieren sie zuhanden des Steuerungsausschusses.

Aufgaben, die für Expert*innen-Ausschüsse in Betracht kommen:

- Qualitätssicherung und Empfehlungen zuhanden Lenkungsgruppe und Steuerungsausschuss

- Einsitz von Expert*innen in Wettbewerbsverfahren
- Beratende Tätigkeit bei der Zusammensetzung von Jurys/Begleitgremien sowie Erstellen von Pflichtenheften für Wettbewerbe auf einzelnen Arealen
- Sicherstellung der Konstanz und des Wissenstransfers über die lange Planungsphase

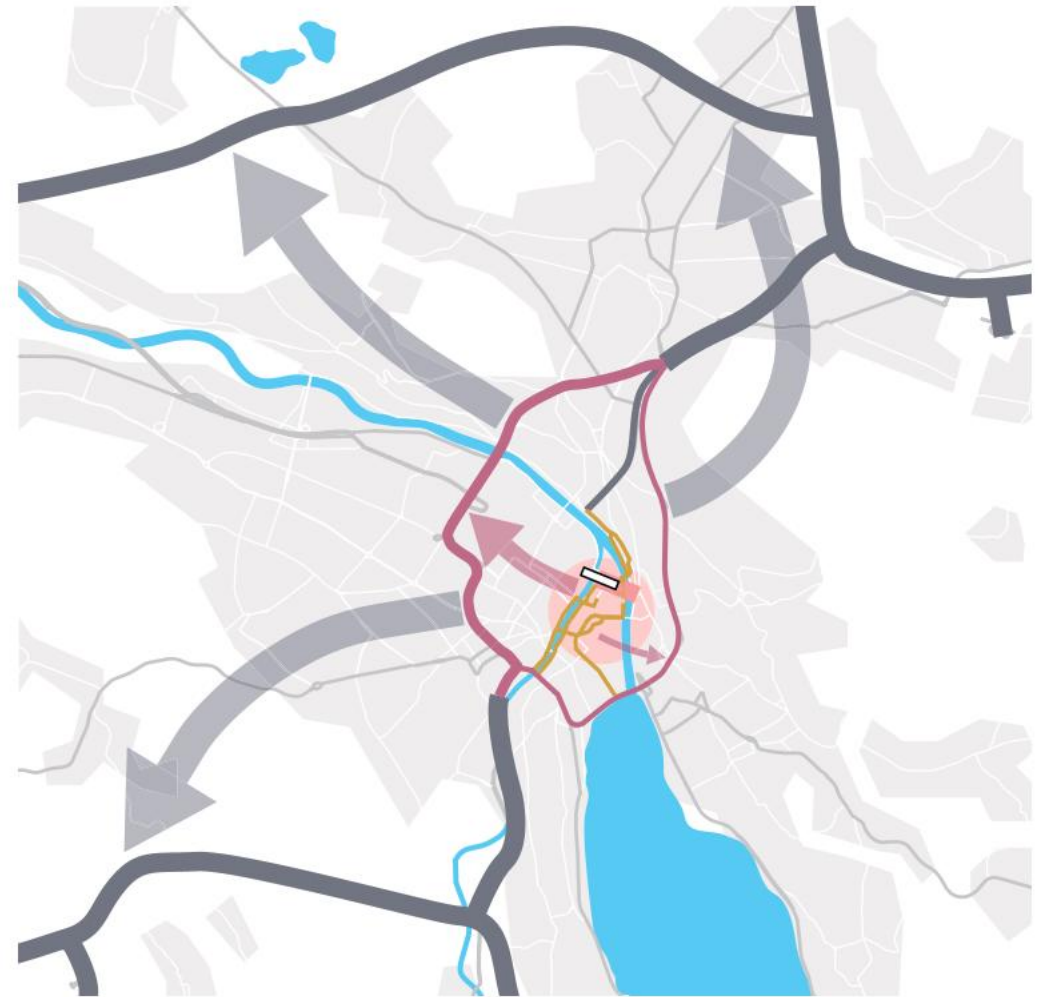
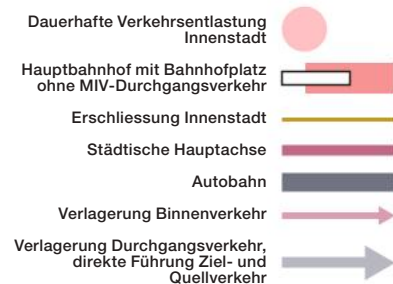
Nachführung

Die Rahmenbedingungen und Anforderungen können sich über den langen Zeithorizont der Planung und des Umsetzungsprozesses verändern und/oder neue Erkenntnisse neue Abwägungsprozesse erfordern. Aufgrund des langen Umsetzungsprozesses wird alle fünf Jahre eine Aktualisierung des Weissbuchs geprüft. Vorbehalten bleiben politische Prozesse und Entscheide der dafür zuständigen Organe.

Von Adliswil zum Flughafen durch die Innenstadt ist nicht mehr nötig. Die Nordumfahrung bringt den motorisierten Individualverkehr flüssig von A nach B.

Um ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem rund um den Hauptbahnhof zu erreichen, ist die Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs erforderlich. Kernstück der Neuorganisation des Verkehrssystems stellt der MIV-freie Bahnhofplatz dar.

Dazu wird ein schrittweises, kaskadenartiges Verlagerungsprinzip umgesetzt. Die Voraussetzung dafür bieten die Nordumfahrung und der Gubristunnel (bis 2027) sowie die geplanten Ausbauten auf dem Abschnitt ZHOst bis Brüttisellerkreuz (bis 2030). Die Kapazitätserhöhung ist deutlich grösser als die benötigte Entlastungswirkung für die Innenstadt.



Voraussetzungen



Verlagerung Durchgangsverkehr

Das Verlagerungsprinzip für die Innenstadt

1.

Zunächst soll der stadtquerende Transitverkehr auf die Autobahn verlagert werden. Dieses Ziel ist im regionalem Richtplan verankert. Rund ein Fünftel der Fahrzeuge quert die Stadt ohne Ziel auf dem Stadtgebiet einmal komplett (z. B. via Schöneichtunnel – Milchbucktunnel – Bahnhofplatz – Sihlhochstrasse).

2.

Bei einem weiteren Fünftel handelt es sich um gesamtstädtischen Ziel- oder Quellverkehr, der auf den Autobahnring verlagert werden könnte, ohne dass grössere Umwegfahrten entstehen (z. B. Verkehr aus dem Raum Luzern (A4), der über Uetlibergtunnel – Sihlhochstrasse – Bahnhofplatz in den Raum Zürich-Nord fährt, statt über den heute stauanfälligen Gubristtunnel zu verkehren). Den Ziel- und Quellverkehr möglichst lange auf dem Autobahnring zu führen, entspricht auch den Zielen des regionalen Richtplans.

3.

Der städtische Binnenverkehr (z. B. von Wollishofen nach Schwamendingen), der rund zwei Fünftel des Autoverkehrs ausmacht, soll zukünftig vermehrt mit dem Velo und dem ÖV abgewickelt werden. Wer im städtischen Binnenverkehr auf ein eigenes Fahrzeug an-

gewiesen ist (Handwerker*innen, Lieferanten, mobilitätseingeschränkte Personen, usw.), soll auf der Achse Hardbrücke – Rosengartenstrasse kanalisiert werden.

4.

Auch von Rosengartenstrasse soll der stadtquerende Transitverkehr sowie der potenziell verlagerbare Ziel- oder Quellverkehr auf die Autobahn verlagert werden. Dadurch werden Kapazitäten für Autoverkehr aus der Innenstadt freigespielt und zusätzlich eine Entlastung auf dieser Achse erreicht.

5.

Der restliche Anlieferungs- und Erschliessungsverkehr (etwa ein Fünftel) verbleibt in der Innenstadt und kann lokal gelöst werden. Hierzu soll das Verkehrskonzept Innenstadt gemeinsam mit den verschiedenen Stakeholdern aktualisiert werden.

Die Entlastung des Zentrums vom motorisierten Durchgangsverkehr darf nicht zu Mehrbelastungen auf anderen Achsen oder in den Quartieren führen, was durch ein entsprechendes Controlling sichergestellt wird.

Die Weiterentwicklung des Stadtraums Hauptbahnhof 2050 wird anhand des Weissbuchs in den hier angeführten Schritten und mit den jeweils beteiligten Dienstabteilungen verfolgt. Das Tiefbauamt ist Taktgeber und Schaltstelle.

Übergeordnete Themen werden in einem grösseren Perimeter weiter untersucht und koordiniert. Die Ergebnisse sind zusammen mit dem Weissbuch Grundlage für einzelne Strassenbauprojekte.

Lead TAZ
bis Mitte 2026

Etablierung der Umsetzungsorganisation und Einrichtung eines Gebietsmanagements

Das Tiefbauamt richtet ein Gebietsmanagement ein, beschreibt Ziele, Aufgaben und Pflichten der Organisation. Dazu werden ausreichende Ressourcen sichergestellt und der personelle und finanzielle Bedarf beantragt.

Lead VBZ
bis Ende 2026

Angebots- und Betriebskonzept Tram und Bus (einschliesslich ETH- und Nachtbus)

Führung Tram- und Buslinien für Zwischen- und Betriebszustände, Kapazitätsnachweis mit betrieblichen Anforderungen VBZ.

Lead TAZ
bis Ende 2026

«Verkehrskonzept Innenstadt» aktualisieren

Überarbeitung und Aktualisierung in Abstimmung mit der Vision Stadtraum Hauptbahnhof 2050, den geplanten Massnah-

men der Strategie Stadtraum und Mobilität (R1 Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement und R2 FLAMA Erweiterung Nordumfahrung) sowie bereits in Planung befindlichen Projekten Verkehrskonzept konkretisieren und weitere Schritte aufzeigen unter Einbezug der beteiligten Stakeholder.

Kurzfristige flankierende Massnahmen zur Erweiterung Nordumfahrung realisieren
Planung und Umsetzung von Massnahmen um den Durchgangsverkehr vom Stadtraum Hauptbahnhof auf die Nationalstrassen zu verlagern.

Lead TAZ
bis Ende 2027

Machbarkeit Untergrund prüfen

Die Rahmenbedingungen im Untergrund sind frühzeitig als Grundlage für Strassenbauprojekte zu klären. Insbesondere ist die Machbarkeit der angestrebten Anpassungen der MIV-Unterführung in Zusammenhang mit den Anlieferungen Shopville/ Globusprovisorium zu überprüfen. Im Weiteren sind die Anforderungen für Veränderungen der Traminfrastruktur und Baumpflanzungen über dem Shopville zu klären.

Lead TAZ
bis Ende 2027

Weiterentwicklung

Führung Buslinie 46



Ausgangslage

Vorgaben

- Netzentwicklung 2040**
- 31er-Durchmesserlinie (7.5'-Takt)
 - 46er-Radiallinie (Morgenspitze 4'-Takt)

Erkenntnisse

Planungsprozess

- Die Buslinie 31 wird zukünftig im Mischverkehr mit dem Tram geführt (analoge Führung Tramlinie 3)
- Für Buslinie 46 muss eine neue Linienführung gesucht werden da:
- Endhaltestelle im Bahnhofquai entfällt (Fahrspur wird aufgehoben, Aufwertung «Grüne Spitze»)
- Eine zusätzliche Linie über die Bahnhofbrücke ist betrieblich nicht machbar (Kapazität Haltestelle Bahnhofbrücke)



Wenden via Rudolf-Brun-Brücke

Vorteile

- ähnliche Haltestellenlage wie heute
- optimale Vernetzung mit Tram (Central)
- auch in gedrehter Fahrtrichtung denkbar

Nachteile

- lange Umsteigewege zu Bahngleisen
- Bus im Mischverkehr mit MIV
- Einbettung Bushaltestelle Bahnhofquai ist zu vertiefen
- längerer Fahrweg, höhere Betriebskosten

Zu prüfen

- Lage Endhaltestelle mit Wechsel der Fahrgäste
- Machbarkeit Bushaltestelle Bahnhofquai (Platzbedarf)



Wenden via Mühlegasse

Vorteile

- optimale Vernetzung mit dem Tram (Central)
- Bahnhofquai von zusätzlicher Bushaltestelle entlastet, bessere Anbindung Bahnhofhalle Richtung Flussraum (Fussgänger*innen)
- weniger Verkehr auf den Brücken

Nachteile

- lange Umsteigewege zu den Bahngleisen
- längerer Fahrweg, höhere Betriebskosten



Unterirdische Wendeanlage

Vorteile

- optimale Vernetzung mit Tram (Bahnhofquai)
- Haltestelle nahe bei den Bahngleisen
- kürzere Fahrwege (weniger Betriebskosten)

Nachteile

- Kosten / graue Energie unterird. Wendeanlage
- Stadträumlich ungünstige Lage der Endhaltestelle, beeinträchtigt Anbindung Bahnhofhalle Richtung Flussraum (Fussgänger)
- Bus im Mischverkehr mit MIV

Zu prüfen

- bautechnische und verkehrliche Machbarkeit Wendeanlage
- aufwendige Baustelle unter wichtiger Gleiskreuzung (Auswirkungen klären)
- Machbarkeit Bushaltestelle (Endhalt) Bahnhofquai (Platzbedarf)

**Präsidialdepartement
Stadtentwicklung Zürich**
Anna Schindler
Gesellschaft und Raum
Daniela Wendland

Sicherheitsdepartement
Stadträtin Karin Rykart

Dienstabteilung Verkehr
Esther Arnet
Verkehrsprojekte
Michael Brack
Julie Stempfeler

**Tiefbau- und
Entsorgungsdepartement**
Stadträtin Simone Brander

Tiefbauamt
Simone Rangosch
Verkehr und Stadtraum
Alexander Horber
Michael Neumeister
Rupert Wimmer
Nina Winkler
Kommunikation
Sabina Mächler

Grün Stadt Zürich
Christine Bräm
Planung und Beratung
Ingo Golz
Andrea Fahrländer

**Gesundheits- und
Umweltdepartement**
**Umwelt- und Gesundheitsschutz
Raum und Umwelt**
Sandra Glättli
Beat von Felten
Messung Luftqualität
Fluck Stefan

Hochbaudepartement
Stadtrat André Odermatt

Amt für Städtebau
Katrin Gügler
**Raumentwicklung, Architektur
und Stadtraum**
Gabi Eisenreich
Martin Schneider
Anouk Trautmann
Archäologie und Denkmalpflege
Stefan Gasser

Departement der industriellen Betriebe
Stadtrat Michael Baumer

Verkehrsbetriebe Zürich
Marco Lüthi
Markt
Urs Brändle
Thomas Hablützel
Silvan Weber

Sozialdepartement
Soziale Dienste
Soziales Stadtleben
Andrea Leuenberger
Büro für Sozialraum & Stadtleben
Deborah Mathis
Andrea Rüegg

Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität
Roland Frei
Arnd König

Kanton Zürich Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Raumplanung
Christian Werlen
Archäologie und Denkmalpflege
Lukas Knörr
Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Wasserbau
Matthias Wick

SBB
Immobilien
Salomé Mall
Andrea Smith
Infrastruktur
Philipp Mader

Expert*innen
Martin Buck
(Experte Verkehr)
Lisa Ehrensperger
(Expertin Städtebau)
Andreas Rubin
(Experte Stadtklima)
Oliver Schulze
(Experte Stadtraum)
Christina Schumacher
(Expertin Sozialraum)
Ueli Weber
(Experte Verkehr)

Moderation
moderat
Roman Dellsperger
Claudio Hunger

Verfahrensbegleitung
Testplanung Stufe 1+2
ProjektBeweger GmbH
Felix Manz
Delia Landtwing
Lukas Köchli

Testplanung Stufe 1 + 2
Synthese
Team Studio Vulkan
Studio Vulkan
Lukas Schweingruber
Johanna Joecker
Hosoya Schaefer Architects
Markus Schäfer
Mélanie Jeannet
B+S AG
Matthias Schauwecker
IBV Hüsler AG
Luca Urbani

Testplanung Stufe 1 + 2
Synthese
Team Atelier Corso
(ehem. Van de Wetering
Atelier für Städtebau)
Atelier Corso
Han van de Wetering
Roman Hanimann
Basler + Hofmann AG
Ulrike Huwer
Uniola AG
Monika Schenk

Testplanung Stufe 1
Team Metron
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
BHSF Architekten, Zürich
Bryum GmbH, Basel
Gehl Architects ApS, Kopenhagen
ZHAW Institut Urban Landscape,
Winterthur
Immobilienstrategien GmbH

Testplanung Stufe 1
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

Abbildungen

Umschlag aussen und innen links:

Luftbild, Visualisierung Atelier Brunecky, Zürich

Umschlag innen, Klappe links, von links oben nach unten:

*Neumühlekanal, Blick vom Hotel Central; Mühle, ab 1850 Fabrik, Datum unbekannt, Wilhelm Pleyer
Bahnhofbuffet, Aussensitzplätze, 1935, Hans Meiner, Johannes Meiner
Hauptbahnhof, 1935, Ludwig Macher
Hauptbahnhof, Kino Rex in der Bahnhofshalle, 1958 erbaut und 1988 abgetragen (Architekt: Fedor Altherr), 1959, Max Hellstern
Hauptbahnhof, eingeweiht am 15.10.1871, 1882, Romedo Guler
Bahnhofplatz, 1931
Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
Zollbrücke mit Landesmuseum und Hauptbahnhof
Blick von Nord-Westen, vor 1917, Fotograf*in unbekannt
Bahnhofplatz, Hotel Habis, 1988 rekonstruiert, Datum unbekannt, Photoglob
Bahnhofplatz, Hotel Habis, 1988 rekonstruiert, Ansicht Zürich, 1724, Herrliberger
Hauptbahnhof Zürich, Bahnhofshalle, Jahr und Fotograf*in unbekannt*

Umschlag innen, Klappe rechts, von links oben nach unten:

*Hauptbahnhof, Zeppelin über Bahnhofplatz, 01.07.1908, Photo- und Kartencentrale
Blick vom Engweg, 1920, Fotograf*in unbekannt
Bahnhofplatz, ca. 1910
Aufhebung Neumühlekanal, 1912, Tiefbauamt Zürich
Bahnhofplatz, Fussgänger und Verkehrslotse, 21.11.1960, Michael Wolgensinger
Bahnhofplatz, 06.02.1964, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
Eidgenössisches Turnfest 1903, Fotograf*in unbekannt
Bahnhofquai, 1939, Gottfried Gloor
Bahnhofplatz 12, 1936, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
Bahnhofplatz, Hauptbahnhof, Haltestelle der Swissair-Busse von und zum Flughafen, 1959, Max Hellstern*

Seite 1: *Stadtraum Hauptbahnhof*, Dimitri Dürr, Zürich

Seite 5/6: *Stadtraum Hauptbahnhof*, VBZ

Seite 11/12: *Bahnhofplatz*, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich

Seite 47/48: *Bahnhofplatz*,

Visualisierung Dome Visual GmbH, Zug

Seite 49/50: *Bahnhofplatz*,

Visualisierung Atelier Brunecky, Zürich

Seite 51/52: *Bahnhofbrücke und Central*,

Visualisierung Dome Visual GmbH, Zug

Seite 53/54: *Bahnhofquai und Papierwerd-Areal*,

Visualisierung Atelier Brunecky, Zürich

Seite 55/56: *Landesmuseum*,

Visualisierung Dome Visual GmbH, Zug

Seite 57/58: *Sihlquai und Platzspitz*,

Visualisierung Atelier Brunecky, Zürich

Seite 59/60: *Europaplatz und Europaallee*,

Visualisierung Tend AG, Schlieren

Seite 61/62: *Löwenstrasse*,

Visualisierung Atelier Brunecky, Zürich

Seite 63/64: *Löwenplatz*,

Visualisierung Dome Visual GmbH, Zug

Impressum

Ausgabe Juni 2025

Herausgeberin

Stadt Zürich

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt

Projektleitung

Alexander Horber

Stadtraumkonzept

ARGE Studio Vulkan und Atelier Corso

Konzeption und Gestaltung

Richard Feurer

Text

Tina Ackermann

Weitere Informationen

www.stadt-zuerich.ch/stadtraum-hauptbahnhof

© Tiefbauamt der Stadt Zürich