



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 9. Juli 2025

GR Nr. 2025/307

Motion der Fraktionen SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, CVP und AL betreffend Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse, Bericht und Abschreibung, Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136

Am 1. Oktober 2014 reichten die Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP folgende Motion, GR Nr. 2014/308, ein, die dem Stadtrat am 27. Mai 2015 zur Prüfung überwiesen wurde:

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.

Begründung:

Mittel- und langfristig stehen grosse Projekte im Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/ Museumstrasse an. Ausserdem bringt die volle Inbetriebnahme der Durchmesserlinie grosse Veränderungen der FussgängerInnenströme.

In die strategische Planung sollen alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden einbezogen werden. Es soll eine Gesamtschau über die mittel- und langfristige Entwicklung des Perimeters um den HB erarbeitet werden. Der gesamte Verkehr soll sicherer und flüssiger verkehren.

Die Betriebsstabilität und die Leistungsfähigkeit des Tramnetzes im Raum HB sind ungenügend und die Trams behindern sich gegenseitig. Gemäss VBZ-Netzstudie 2030 braucht es aufgrund der Kapazitätsengpässe auf der Bahnhofbrücke künftig 3 oder 4 Gleise. Das führt zwangsläufig zu einer breiteren Brücke, sodass die Bahnhofbrücke nicht nur erneuert, sondern sogar ersetzt werden muss.

Wegen der Durchmesserlinie nehmen die Umsteigenden substanziell zu und verschieben sich nach Westen in den Bereich der neuen Passagen Gessnerallee und Sihlquai. Die Haltestelle Bahnhofquai verliert damit ihre ursprüngliche Bedeutung vollständig. Die Haltestellen Sihlquai und Bahnhofquai sind nicht behindertengerecht. Es stellt sich die Frage, ob z. B. diese beiden Haltestellen im Bereich zwischen Sihlquai und Landesmuseum zusammengefasst werden könnten. Damit könnten sie direkter und attraktiver an die neuen Passagen angebunden werden. Diese neue Haltestelle könnte zudem in eine Gerade gelegt werden und ohne Kompromisse behindertentauglich und leistungsfähig ausgestaltet werden. Diese Massnahme würde sich auch positiv auf die Fahrzeiten der Trams auswirken.

Bevor die nächsten Projekte geplant und gebaut werden, sollte die langfristige Linienführung der Tramachsen überprüft werden. So stellt sich die Frage, ob die Tramachse Limmatquai–Bahnhofquai allenfalls über das Neumühlequai und über die Walchebrücke zur Museumstrasse verlegt werden sollte.

Der Raum Hauptbahnhof/Central soll städtebaulich aufgewertet und der Zugang zur Altstadt bzw. Polybahn attraktiver und fussgängerfreundlich gestaltet werden. Damit kann auch die Zukunft des Globusprovisoriums geklärt werden, bzw. es kann definiert werden welche Randbedingungen für eine künftige Nutzung gelten sollen.

1. Vorbemerkungen

Mit der Motion GR Nr. 2014/308 forderte der Gemeinderat den Stadtrat auf, ihm eine Vorlage zu unterbreiten, die aufzeigen soll, wie in einer strategischen Planung klare Vorgaben definiert



werden können, damit die mittel- und langfristigen Verkehrsprojekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse aufeinander abgestimmt werden. Dabei soll ein Zukunftsbild entwickelt werden, das als Grundlage für die weiteren mittel- und langfristigen Planungen zur verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsplatzes, des Bahnhofsquais, der Kasernen- und Museumsstrasse, der Post-, Gessner-, Zoll- und Bahnhofbrücke, der Gessnerallee, des Papierwerd-Areals sowie des Centrals einschliesslich Neumühlequai, Limmatquai und Mühlesteg verwendet werden kann.

2. Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136

Mit Weisung GR Nr. 2017/136 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, vom Bericht betreffend Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumsstrasse Kenntnis zu nehmen und die Motion als erledigt abzuschreiben.

Die Weisung wurde am 31. Mai 2017 an die SK SID/V (Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr) überwiesen. Der SK SID/V erschienen die Planungen im Bereich Hauptbahnhof und Central nach wie vor zu wenig koordiniert und zukunftsgerichtet und die Kommission forderte weiterführende Planungen. Da die SK SID/V die Anliegen der Motion als nicht erfüllt beurteilt hatte, ist die Weisung seither in der Kommission pendent.

Ausgelöst durch die Rückmeldungen und Diskussionen in der SK SID/V wurde entsprechend der Motion ein prozessorientiertes Verfahren (zweistufige Testplanung und Synthese) durchgeführt, um ein Zukunftsbild zu entwickeln, das als Grundlage für weitere, mittel- und langfristige Planungen für die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung verwendet werden kann (siehe «4. Prozess und Mitwirkung»).

Mit dem «Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050» (Weissbuch) liegt nun ein strategisches Instrument vor, das eine Vision und die Zielsetzungen für die Entwicklung des zentralen Stadtraums bis 2050 formuliert. Damit sind die in der Weisung GR Nr. 2017/136 aufgezeigten Massnahmen und Schlussfolgerungen unvollständig und nicht mehr aktuell. Eine Ergänzung der Weisung vom 17. Mai 2017 ist deshalb nicht ausreichend, um eine erneute Abschreibung der Motion zu beantragen. Aus diesem Grund zieht der Stadtrat die Weisung GR Nr. 2017/136 zurück und beantragt dem Gemeinderat mit der vorliegenden Weisung die erneute Abschreibung der Motion.

3. Ausgangslage

Der Raum um den Hauptbahnhof ist die bedeutendste Verkehrsdrehscheibe der Stadt und des Kantons Zürich, und zwar als Verknüpfung zwischen dem internationalen, nationalen und regionalen Bahnverkehr sowie dem städtischen Fuss- und Veloverkehr, dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr. Als wichtiger Umsteigeort für Pendlerinnen und Pendler sowie als Ankunftsort von Touristinnen und Touristen ist der Raum um den Hauptbahnhof stadträumlich und städtebaulich auch von internationaler Bedeutung. Der Bahnhofquai und der Bahnhofplatz werden zwischen Hauptbahnhof, Bahnhofstrasse, Altstadt und



Hochschulgebiet als Schnittstelle genutzt und nehmen in diesem Sinne eine besondere Stellung ein.

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Bevölkerung werden die Mobilitätsbedürfnisse und das Personenaufkommen in Zukunft stark zunehmen. Mit der Entwicklung des Hochschulgebiets ist eine zusätzliche Steigerung des Verkehrs zwischen Hauptbahnhof und Central zu erwarten. Es besteht folglich Handlungsbedarf, die Verkehrsdrehscheibe weiterzuentwickeln, um ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten.

Die Bedeutung des Zürcher Stadtraums Hauptbahnhof zeigt sich auch in der Vielfalt und dem Ausmass seiner Nutzungen. Im Stadtraum Hauptbahnhof überlagern sich die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung, die Anforderungen an das Gebiet als Stadt- und Sozialraum und, angesichts der globalen Erwärmung, die Anforderungen an ein gesundes Stadtklima. Der Stadtraum Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt Zürich soll als Ganzes zukunftsfähig weiterentwickelt werden, damit er den künftigen Anforderungen gerecht werden kann.

4. Prozess und Mitwirkung

Aufgrund der komplexen und planerisch herausragenden Aufgabenstellung wurde als prozessorientiertes Verfahren eine zweistufige Testplanung nach der SIA-Ordnung 143/2009 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (siehe auch Wegleitung zur SIA-Ordnung 143/2009: Testplanungen) durchgeführt. In diesem Planungsprozess wurden von interdisziplinär zusammengesetzten Planerteams unterschiedliche städtebauliche, stadträumliche und verkehrliche Szenarien für den Raum «HB/Central» entwickelt und die verschiedenen, teilweise divergierenden verkehrlich-funktionalen und städtebaulich-gestalterischen Anforderungen gegeneinander abgewogen. Die Bearbeitung erfolgte im Rahmen einer Präqualifikation und in mehreren Bearbeitungsphasen unter der Federführung des Tiefbauamts (TAZ) in enger Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung (STEZ), der Dienstabteilung Verkehr (DAV), Grün Stadt Zürich (GSZ), dem Amt für Städtebau (AfS), den Verkehrsbetrieben (VBZ) und den Sozialen Diensten (SOD):

- Die Teamauswahl für die Stufe 1 erfolgte über ein offenes Präqualifikationsverfahren gemäss den Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens (Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen [IVöB] und die Submissionsverordnung [SVO] des Kantons Zürich).
- Bei der Stufe 1 handelte es sich um eine Ideenkonkurrenz mit einem Workshop, einem Werkstattgespräch und einer Schlusspräsentation, für die vier Bearbeitungsteams durch das Beurteilungsgremium ausgewählt wurden. Die Stufe 1 dauerte von November 2020 bis August 2021.
- In der Stufe 2 wurde ein Workshopverfahren durchgeführt, das aus einem Zwischenworkshop, einem Werkstattgespräch und einer Schlusspräsentation bestand. Zwei Bearbeitungsteams, die aufgrund ihrer Arbeiten in Stufe 1 vom Beurteilungsgremium für die Stufe 2 ausgewählt wurden, haben daran teilgenommen. Die Stufe 2 fand von Oktober 2021 bis Juni 2022 statt.



4/6

- In der Synthesephase wurden die Ergebnisse der Stufe 2 in einem Workshopverfahren konsolidiert und ein breit abgestütztes Zielbild für die Themenfelder Verkehr, Städtebau und Stadtraum entwickelt. Die Synthesephase dauerte von Oktober 2023 bis Mai 2025.

Für den gesamten Planungsprozess (Testplanung und Synthese) wurde eine umfassende Projektorganisation eingesetzt, die während des gesamten Verfahrens in den Prozess eingebunden war und die Erarbeitung eng begleitet und unterstützt hat:

- **Aufsichtsausschuss:** Vorstehende des Sicherheitsdepartements (SID), des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED), des Hochbaudepartements (HBD) sowie des Departements der Industriellen Betriebe (DIB).
- **Steuerungsausschuss (Stufe Direktion):** STEZ, DAV, TAZ, GSZ, AfS, VBZ.
- **Beurteilungsgremium:** interne Fachpersonen (DAV, TAZ, GSZ, VBZ) und sechs externe Fachpersonen (Verkehr, Stadtraum, Städtebau Sozialraum, Stadtklima).
- **Projektteam:** Vertreterinnen und Vertreter aus den Dienstabteilungen STEZ, DAV, Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ), TAZ, GSZ, VBZ, SOD.
- **Erweitertes Projektteam** mit Vertreterinnen und Vertretern der SBB und der kantonalen Ämter AWEL (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) und AFM (Amt für Mobilität) sowie des Amts für Raumentwicklung (ARE).

Da es sich um einen zentralen Ort in der Stadt Zürich handelt, wurde die Öffentlichkeit über eine «Echogruppe» mit insgesamt drei Veranstaltungen in diesen Prozess einbezogen. Die Echogruppe setzte sich zusammen aus direkt betroffenen Anrainerinnen und Anrainern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie weiteren ausgewählten Gruppierungen und Interessensvertretungen (z. B. bestehend aus Interessens- und Quartiervertretenden, Vertretenden aus Fachverbänden, Nutzerinnen und Nutzern, etc.) und der Politik (SK SID/V). Die Echogruppe wurde im Anschluss an die beiden Stufen der Testplanung (Mai 2021 und Juni 2022) sowie in der Synthesephase (Juni 2024) einberufen, um die planerischen Überlegungen für die direkt Betroffenen transparent zu machen. Im Weiteren wurden die Stossrichtungen und Lösungsansätze auf ihre Akzeptanz und Tragfähigkeit überprüft. Die Rückmeldungen der Echogruppe wurden vom Beurteilungsgremium diskutiert sowie bei der Vorbereitung der Synthesephase wie auch für die Erarbeitung des Weissbuchs einbezogen.

Die Teambeiträge und unterschiedlichen Lösungsansätze, die Präsentation und Dokumentationen der Echogruppe sowie der Schlussbericht zur zweistufigen Testplanung (Kurzversion vom November 2022) wurden jeweils auf der Projektwebseite (<https://www.stadt-zuerich.ch/de/planen-und-bauen/projekte-und-ausschreibungen/gebiete-areale/masterplan-hb-central.html>) zur Verfügung gestellt.

Die interessierte Öffentlichkeit konnte sich über den Newsletter, die Projektwebseite und insbesondere zwei Online-Ausstellungen umfassend informieren. Die breite Öffentlichkeit wurde mit Medienmitteilungen orientiert. Mit der Medienmitteilung vom 31. Mai 2022 zur Testplanung Stufe 2 wurde das mediale Interesse geweckt und ein öffentlicher Diskurs angestoßen.



Das vorliegende «Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050» (Weissbuch) wurde vom Aufsichtsausschuss zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

5. Bericht und Abschreibung – «Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050» (Beilage)

Mit dem Weissbuch soll der städtischen Verwaltung eine Grundlage für die städtebauliche, stadträumliche, verkehrliche, sozialräumliche und stadtklimatische Weiterentwicklung des Stadtraums am Hauptbahnhof zur Verfügung stehen. Mit dieser Grundlage können die Vorhaben und Projekte im Raum Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Kasernen- und Museumstrasse, Löwenstrasse, Post-, Gessner-, Zoll- und Bahnhofbrücke, Gessnerallee, Papierwerd-Areal, Central einschliesslich Neumühlequai, Limmatquai und Mühlesteig gesamthaft und in Abstimmung mit der Richtplanung und den städtischen Strategien koordiniert werden.

Mit dieser Vorlage beschliesst der Stadtrat das Weissbuch (Beilage) und beauftragt die betroffenen Departemente, die im «Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050» formulierte Vision und formulierten Ziele bei Planungen und Projekten in ihrem Zuständigkeitsbereich zu berücksichtigen. Die Berücksichtigung erfolgt unter Beizug der massgeblichen Strategien und der übergeordneten planungsrechtlichen Vorgaben.

Das Weissbuch ist ein strategisches Instrument und formuliert eine Vorstellung für die Entwicklung des zentralen Stadtraums mit Bahnhofplatz, Bahnhofbrücke und Central, Bahnhofquai mit Papierwerd-Areal, Sihlquai, Europaplatz, Löwenstrasse und Löwenplatz bis 2050.

Das Weissbuch dient als Leitfaden für die städtische Verwaltung. Es zeigt die angestrebten Umsetzungs- und Etappierungsschritte auf und bildet die Grundlage für die Koordination, Qualitätssicherung und Organisation der Zusammenarbeit mit Kanton, SBB, Grundeigentümerschaften und weiteren Anspruchsgruppen für deren zukünftige Planungen, Projektierungen und Massnahmen.

Das Weissbuch beinhaltet folgende Kernelemente:

- **Vision:** Beschreibung des Handlungsbedarfs und Aufzeigen des Zielbilds, bestehend aus Prinzipien (Stadtraum und Verkehr), Übersichtsplan (Stimmungsbild), kurze Beschriebe der einzelnen Stadträume (Visualisierungen) sowie Leitsätze als grundlegende Zielformulierung.
- **Planung:** Darstellung der stadträumlich-verkehrlichen Organisation (Syntheseplan) und detaillierte Erläuterung der Vision, gegliedert nach Themen (Verkehr, Stadtraum, Sozialraum, Stadtklima, Lärm, Luft und Klimaschutz, Ökologie) und Orten (Bahnhofplatz, Bahnhofbrücke und Central, Bahnhofquai mit Papierwerd-Areal, Sihlquai, Europaplatz, Löwenstrasse und Löwenplatz).
- **Umsetzung:** Skizziert die Grundsätze für die Umsetzung, Etappierung, Mitwirkung, Organisation und die Themen für die nächsten Schritte, Weiterbearbeitung und Vertiefung.



6. Umsetzung

Die Weiterentwicklung des Stadtraums und Verkehrssystems im Bereich Hauptbahnhof wird auf der Grundlage des Weissbuchs in den darin genannten Schritten und mit den jeweils beteiligten Departementen und Dienstabteilungen verfolgt. Die Zielsetzungen werden etappiert umgesetzt und bilden die strategische Grundlage für die schrittweise Weiterentwicklung des Stadtraums im Zentrum von Zürich. Übergeordnete Themen werden in einem grösseren Perimeter weiter untersucht und koordiniert. Die Ergebnisse bilden zusammen mit dem Weissbuch die Grundlage für konkrete Strassenbauprojekte. Die Umsetzung wird mit einzelnen Strassenbauprojekten erfolgen, deren Ausgaben entsprechend der Finanzkompetenz der jeweils zuständigen Behörde beantragt werden.

Für die mehrjährige Umsetzungsphase muss eine hohe prozessuale und organisatorische Kontinuität sichergestellt werden. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement richtet die Umsetzungsorganisation ein und erarbeitet einen Leitfaden zur Umsetzung der im Leitbild verfassten Ziele, Aufgaben und Pflichten der Organisation.

Für die Stadtverwaltung ist das Weissbuch verbindlich und bei Planungen und Projekten entsprechend zu berücksichtigen. Die beteiligten Departemente werden beauftragt, ausreichend personelle Ressourcen zur Umsetzung bereitzustellen.

Mit der vorliegenden strategischen Planung und den aufgezeigten Massnahmen zur Umsetzung werden die Anliegen der Motion GR Nr. 2014/308 erfüllt und der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat deshalb die Abschreibung der Motion.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136 betreffend Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse, Bericht und Abschreibung, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Vom Bericht zur Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird Kenntnis genommen.**
- 3. Die Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter