

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 17. Mai 2017

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

Am 1. Oktober 2014 reichten die SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, AL- und CVP-Fraktionen 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 substantiell 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 Neumühlquai 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.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt.

1. Ausgangslage

Die Stadt Zürich verfolgt und fördert mit ihrer räumlichen Entwicklungsstrategie eine polyzentrische Stadtstruktur. Trotz Stärkung der Zentren Altstetten und Oerlikon sowie der Planung und dem Bau von Tangentialverbindungen für den öffentlichen Verkehr (öV), bleibt der Raum um den Hauptbahnhof (HB) der bedeutsamste Verkehrsknotenpunkt in der Stadt. Dies gilt

nicht nur für den Bahn- und Fussverkehr, sondern aufgrund der Struktur des Strassennetzes sowie der Lage von Sihl und Limmat auch für die Tramlinien, den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der Raum um den HB ist zudem stadträumlich und städtebaulich von hoher Bedeutung. Er ist Umsteigeort für Pendlerinnen und Pendler sowie Ankunftsort von Touristinnen und Touristen. Eine besondere Stellung nimmt der Bahnhofquai als Schnittstelle zwischen HB, Altstadt und Hochschulgebiet ein. Dies zeigt sich auch mit der Motion Trevisan / Von Planta, GR Nr. 2013/49, die eine Neugestaltung des Papierwerd-Areals (Globusprovisorium) fordert.

Aus Sicht des Stadtrats können die Ziele der Motion im Rahmen der nachfolgend dargestellten strategischen Planung des Stadtrats und der entsprechenden Vorhaben erreicht werden. Deshalb wird dem Gemeinderat im Sinne eines qualifiziert begründenden Berichts gemäss Art. 92 Abs. 1 Satz 2 GeschO GR die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Verkehrsmittel rund um den HB aufgezeigt und die Hintergründe zu den einzelnen Planungen erläutert.

Im Übrigen wird mit Bezug auf die Frage, ob die strategische Planung im beantragten Sinn Gegenstand einer Motion sein kann, auf STRB Nr. 323/2015 verwiesen.

2. Grundlagen

Der Bericht basiert auf folgenden Unterlagen:

- *Verkehrsrichtpläne*
Als behördenverbindliche Planungsinstrumente hierarchisieren sie die Strassen für den MIV und legen Tramlinien, Velorouten sowie Fussgängerbereiche fest. Für die Motion relevant sind die im Jahr 2003 durch den Gemeinderat festgelegten und im Jahr 2004 vom Regierungsrat genehmigten kommunalen Verkehrsrichtpläne.
- *VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030»*
Sie definiert die mittel- und langfristigen Entwicklungsschritte des städtischen öV-Netzes. Basis bilden die heutigen Netzhierarchien, bestehend aus dem S-Bahn-Netz mit der primären Funktion als Grobverteiler sowie dem Tram- und Busnetz als Feinverteiler. Die Netzentwicklungsstrategie wurde im Jahr 2013 vom Stadtrat beschlossen (STRB Nr. 536/2013).
- *Verkehrskonzept Innenstadt*
Dieses gilt als Orientierungsrahmen für die verkehrliche Entwicklung der Innenstadt in den nächsten zehn Jahren und wurde im Jahr 2011 vom Stadtrat beschlossen (STRB Nr. 34/2011).
- *Masterplan Velo*
Er definiert ein Netz mit Haupt- und Komforttrouten, aufbauend auf dem regionalen Velo-richtplan. Der Masterplan wurde 2012 vom Stadtrat beschlossen (STRB Nr. 1411/2012).
- *Weisung und Objektblatt Hauptbahnhof der «Motion Bahnhöfe»*
Die Motion von GLP, Grüne und SP forderte zusätzlichen Platz für den Fuss- und Veloverkehr rund um die städtischen Bahnhöfe (GR Nr. 2011/222). Der Stadtrat hat dem Gemeinderat im Jahr 2014 ein entsprechendes Massnahmenkonzept vorgelegt.

Machbarkeitsstudie «Grosskreisel Bahnhofquai / HB» und Verkehrsstudie Bahnhofbrücke (Tiefbauamt Zürich 2015/16)

In diesen Studien wurden die Haltestellenanordnung um den HB sowie eine neue Verkehrsführung des MIV geprüft. Zudem wurde die langfristige Entwicklung der Bahnhofbrücke und deren Abhängigkeit zum Papierwerd-Areal aufgezeigt.

3. Entwicklung der Verkehrsströme

3.1 Einflussfaktoren

Das im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse die Verkehrsströme bestimmende zentrale Element ist der Hauptbahnhof. Wie in der Begründung der Motion beschrieben, führte im Dezember 2015 die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie mit dem Fahrplanwechsel zu grösseren Veränderungen der Fussverkehrsströme. Die wesentlichen Verlagerungen dieser Ströme betreffen die innere Erschliessung des Hauptbahnhofs. So wird ein Teil der Wege vermehrt vom Erdgeschoss des Bahnhofareals (Perrons Gleise 3–18, Quer- und Haupthalle) in das Untergeschoss verlagert (Passagen Sihlquai, Gessnerallee, Löwen- und Bahnhofstrasse sowie «RailCity» und «ShopVille»). Auch nach der Eröffnung des neuen Tiefbahnhofs «Löwenstrasse» ist nicht von einer substantziellen Verschiebung der Fussverkehrsströme von Osten (Bahnhofplatz, Bahnhofquai) nach Westen (Gessnerallee, Europa- platz) auszugehen. Der Anstieg der Fussgängerströme im Westen ist vielmehr auf die Entwicklung der Europaallee zurückzuführen (6000 Arbeitsplätze, 1800 Studienplätze, 400 Wohnungen). Hier wird das letzte Baufeld im Jahr 2020 in Betrieb genommen. Weitere Einflussfaktoren auf die zukünftige Entwicklung der Verkehrsströme rund um den HB sind:

- *Entwicklung Hochschulgebiet*
Der «Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum» sieht bis im Jahr 2035 eine Erhöhung der Nutzflächen um 40 Prozent und eine Zunahme der Nutzenden um 14 Prozent vor.
- *Entwicklung Zollstrasse*
Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beplanen nördlich des Gebiets entlang der Zollstrasse eine Nutzfläche von über 15 000 m² für Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie, Läden und Wohnungen.
- *Umnutzung Kasernenareal*
Nach dem Bezug des Polizei- und Justizzentrums im Jahr 2020 wird die Militärkaserne durch das Bildungszentrum für Erwachsene genutzt.
- *Berufsschulen Gebiet Sihlquai*
Mit dem Wegzug der Zürcher Hochschule der Künste wird hier der Kanton die Standorte der Berufsfachschulen in der Stadt Zürich optimieren und konzentrieren.

3.2 Auswirkungen und Kennzahlen

Gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell erhöht sich zwischen 2013 und 2030 die Anzahl der ein- und aussteigenden SBB-Passagiere im HB um rund 40 Prozent. Im selben Zeitraum erwarten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) Zuwachsraten zwischen 20 und 40 Prozent an ihren Haltestellen rund um den HB.

Die Fussverkehrsströme werden gegenüber heute deutlich zunehmen. Kurz- bis mittelfristig werden die Fussverkehrsströme aufgrund der Entwicklungen in der Europaallee und Zollstrasse v. a. im westlichen Bereich des HB zunehmen. Mit der Entwicklung des Hochschulgebiets ist mittel- bis langfristig eine zusätzliche Steigerung zwischen HB und Central zu erwarten.

Gemäss Art. 2^{quinquies} Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich (GO, AS 101.100) darf die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den MIV nicht erhöht werden. Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf der Bahnhofbrücke widerspiegelt diese strategische Vorgabe: Seit den 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts haben sich die Verkehrsmengen kontinuierlich verringert und seit 2008 stagnieren sie auf einem Tageswert von etwa 12 000 Fahrzeugen. Insofern ist auch zukünftig von keiner Zunahme des MIV gegenüber heute auszugehen.

Mit der geplanten Veloinfrastruktur im Westen des HB findet eine Entwicklung der Veloverkehrsströme im Nahbereich des HB statt. Es handelt sich dabei einerseits um zwei Velostationen mit insgesamt etwa 3000 Veloabstellplätzen (die Velostation Europaplatz unterhalb des Europaplatzes sowie die Velostation im Stadttunnel) und andererseits um den Stadttunnel als neue wichtige Verbindung im Veloroutennetz. Letzterer führt zu Routenwahländerungen, da ein Teil des Veloverkehrs von der Langstrassenunterführung, dem Bahnhofquai und der Museumstrasse in den Stadttunnel verlagert wird. Insbesondere auf dem Sihlquai, in der Kasernenstrasse, auf der Gessnerbrücke und in der Schweizergasse ist von einer spürbaren Zunahme des Veloverkehrs auszugehen.

3.3 Herausforderungen

Aufgrund der erwarteten Entwicklungen stehen für die Stadt Zürich im Raum HB mittel- und langfristig folgende Herausforderungen an:

- Die zusätzlichen Tram- und Buspassagiere befördern und Verlustzeiten reduzieren, insbesondere auf der Bahnhofbrücke.
- Attraktive Verbindungen und grosszügige Flächen für den Fussverkehr rund um den HB schaffen, insbesondere im westlichen Bereich sowie zwischen HB und Central.
- Für die bestehenden Velorouten konfliktfreie und attraktive Anbindungen an den Stadttunnel und die neuen Velostationen schaffen.
- Die heute bestehende Kapazität für den MIV im Raum HB erhalten.

4. Untersuchte Massnahmen

Im Folgenden werden verschiedene Massnahmen beschrieben, die geprüft wurden.



Übersicht der geprüften Massnahmen (Anordnung Tramhaltestellen, Linienführung Trams, Verkehrsführung MIV).

4.1 Anordnung Tramhaltestellen

Die Motionärinnen und Motionäre stellen insbesondere die Haltestelle «Bahnhofquai/HB» und deren Funktion in Frage. Sie schlagen deren Zusammenlegung mit der Haltestelle «Sihlquai/HB» in der Museumstrasse vor. Dieser Vorschlag ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Die heutige Doppelhaltestelle Bahnhofquai/HB ermöglicht wichtige Umsteigebeziehungen zwischen den Tramlinien 4, 11, 13, 14 und 17 sowie der Buslinie 46. Mit einer Zusammenlegung in der Museumstrasse würden sich die Umsteigebeziehungen verlagern und es ergäben sich zusätzliche Umsteigeströme zwischen den Haltestellen Bahnhofplatz/HB und Bahnhofstrasse/HB. In der Folge würde sich der dort bereits bestehende Engpass verschärfen.
- Die Haltestelle Bahnhofquai/HB weist mit täglich über 46 000 Ein- und Aussteigenden sehr hohe Frequenzen auf. Eine Zusammenlegung mit der Haltestelle Sihlquai/HB verursacht eine deutliche Mehrbelastung der benachbarten Haltestellen. Insbesondere die Haltestelle Bahnhofstrasse/HB wird mit einer Zunahme von fast 40 Prozent kaum mehr zu betreiben sein.
- Heute halten die Trams am ersten «Berührungspunkt» mit dem HB und ermöglichen den Fahrgästen kurze Zugangszeiten. Eine Zusammenlegung der Haltestellen Bahnhofquai/HB und Sihlquai/HB in der Museumstrasse würde die Zugangszeiten zum HB für Fahrgäste aus Richtung Stampfenbachstrasse gegenüber heute deutlich verlängern, da nur noch die Haltestellen Stampfenbachplatz und Bahnhofstrasse/HB genutzt werden können. Dabei könnten die Trams am Bahnhofquai auch ohne Haltestelle aufgrund der Lichtsignalanlagen nicht direkt durchfahren, sondern hätten entsprechende Wartezeiten.

Weiter wurden folgende Ansätze geprüft und verworfen:

- *Zusammenlegung der Haltestellen Bahnhofplatz/HB, Bahnhofstrasse/HB und Bahnhofquai/HB auf dem Bahnhofplatz*
Bei einer solchen Haltestelle ist mit etwa 130 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag zu rechnen, was betrieblich nicht abgewickelt werden kann. Zudem wäre der Bahnhofplatz aus Platzgründen und wegen der Leistungsfähigkeit für den MIV zu sperren und dieser auf alternative Routen zu verlagern. Die Kapazitäten für den MIV würden grossräumig stark reduziert.
- *Neuanordnung der Haltestelle Bahnhofquai/HB in Seitenlage*
Die heutige Mittellage ist abgestimmt auf die MIV- und Velorampen des Bahnhofquais, der Anlieferung «RailCity» und der Parkhauserschliessung des Papierwerd-Areals. Eine Neuanordnung in Seitenlage zum HB würde massive bauliche Eingriffe mit entsprechend hohen Kosten verursachen.
- *Neuanordnung der Haltestelle Bahnhofplatz/HB in Seitenlage*
Diese Neuanordnung würde zusätzliche Kreuzungen zwischen dem Individualverkehr und den Trams nötig machen, womit die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems stark reduziert würde. Zudem wären starke bauliche Eingriffe in das «ShopVille» und den in ein aufwändiges Masse-Feder-System eingebetteten Gleiskörper notwendig (spezielle Lagerung der Tramgleise, um Erschütterungen und Schallimmissionen des Tramverkehrs in den darunterliegenden Räumlichkeiten zu vermeiden).

4.2 Linienführung Trams

In der Motion wird die Frage aufgeworfen, ob die Tramlinie 4 künftig via Neumühlequai und Walchebrücke anstatt über die Bahnhofbrücke geführt werden soll. Diese Verlegung würde die Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhofquai / Bahnhofplatz zwar erhöhen, wäre aber mit folgenden Nachteilen verbunden und ist daher abzulehnen:

- Die Umsteigebeziehung zwischen den Tramlinien 4, 11 und 14 an der Haltestelle Bahnhofquai/HB würde entfallen. Zudem würde die Zugangszeit zum HB für die Fahrgäste aus Richtung Bellevue deutlich verlängert werden, da der erste Haltepunkt beim HB erst in der Museumstrasse oder am Sihlquai wäre und die Trams trotz fehlender Haltestelle am Bahnhofquai dort entsprechende Wartezeiten hätten (Lichtsignalanlagen).
- Die neue Gleislage am Central würde zahlreiche Gleisdurchschneidungen im Haltestellenbereich erfordern, was aus Sicht Gleisbau suboptimal und sehr aufwändig wäre. Zudem ist die geometrische Machbarkeit aufgrund der verschiedenen Haltekanten mit den heutigen Platzverhältnissen nicht gegeben und wird selbst bei einem künftigen Umbau als sehr problematisch eingeschätzt.
- Aufgrund der Konflikte mit starken MIV-Strömen verringert sich die Leistungsfähigkeit der Knoten Neumühlequai / Walchebrücke und Museumstrasse / Bahnhofquai.

Weiter wurden folgende Optionen geprüft und verworfen:

- *Tramlinie durch den Stadttunnel führen*
Das Bundesamt für Strassen erteilt der Stadt eine Konzession zur Zwischennutzung des Tunnels für maximal 15 Jahre. In dieser Zeit wird der Tunnel für den Veloverkehr genutzt. Wie der Tunnel im Anschluss genutzt wird, ist derzeit noch nicht entschieden. Für diesen Entscheid ist in erster Linie der Bund zuständig. Zudem würde die Integration einer neuen Tramlinie durch den Stadttunnel eine umfangreiche Neukonzeption des öV-Netzes bedingen.
- *Tramlinien zwischen Bahnhofplatz und Stauffacher über die Postbrücke führen*
Die Anbindung der Innenstadt über die Haltestelle Löwenplatz wird höher gewichtet als eine Haltestelle direkt beim Europaplatz. Rund um die Kasernenstrasse und die Postbrücke soll eine grosszügige Zirkulationsfläche für den Fussverkehr entstehen. Mit der bestehenden Haltestelle «Sihlpost/HB» besteht eine Alternative in einer Entfernung von etwa 200 m.

4.3 Verkehrsführung MIV

Der Bahnhofquai wird durch Rampen und Haltestelleninfrastruktur räumlich stark unterteilt und ist sehr verkehrorientiert gestaltet. Um diese Situation hinsichtlich stadträumlicher Aufwertung und damit insbesondere zugunsten des Fussverkehrs zu verbessern, hat das Tiefbauamt eine alternative Verkehrsführung geprüft. Dieser liegt die Idee zugrunde, den MIV zwischen Bahnhofquai, Bahnhofbrücke, Central, Neumühlequai und Walchebrücke als «Grosskreisel» im Gegenuhrzeigersinn zu führen. Diese Variante würde es ermöglichen, eine Unterführung und eine Rampe aufzuheben, die Haltestelle Bahnhofquai/HB in Seitenlage zum HB anzuordnen, Platz für den Fussverkehr zu schaffen und den Zugang zur Limmat aufzuwerten. Dieser Ansatz musste aber aus folgenden Gründen verworfen werden:

- Der «Grosskreisel» stellt aus Gesamtverkehrssicht keinen zielführenden Ansatz dar, weil für viele Verkehrsteilnehmende gravierende Nachteile resultieren würden. So würde die Konzentration der MIV-Ströme auf der Bahnhofbrücke aufgrund der höheren Verkehrsmengen und des erhöhten Platzbedarfs zwischen Central und Bahnhofquai zu Qualitätseinbussen für den Fussverkehr führen (längere Wartezeiten bei Strassenquerungen, wegfallende Zugänge zum «RailCity»). Zudem liessen sich die mit dem Grosskreisel notwendigen separaten Velowege kaum in das bestehende Routennetz mit Velostreifen auf der Fahrbahn integrieren. Des Weiteren würde der öV für die betriebliche Zuverlässigkeit zwingende Warteräume auf dem viergleisigen Bahnhofplatz verlieren. Der Nutzen besteht fast ausschliesslich aus städtebaulicher Sicht.

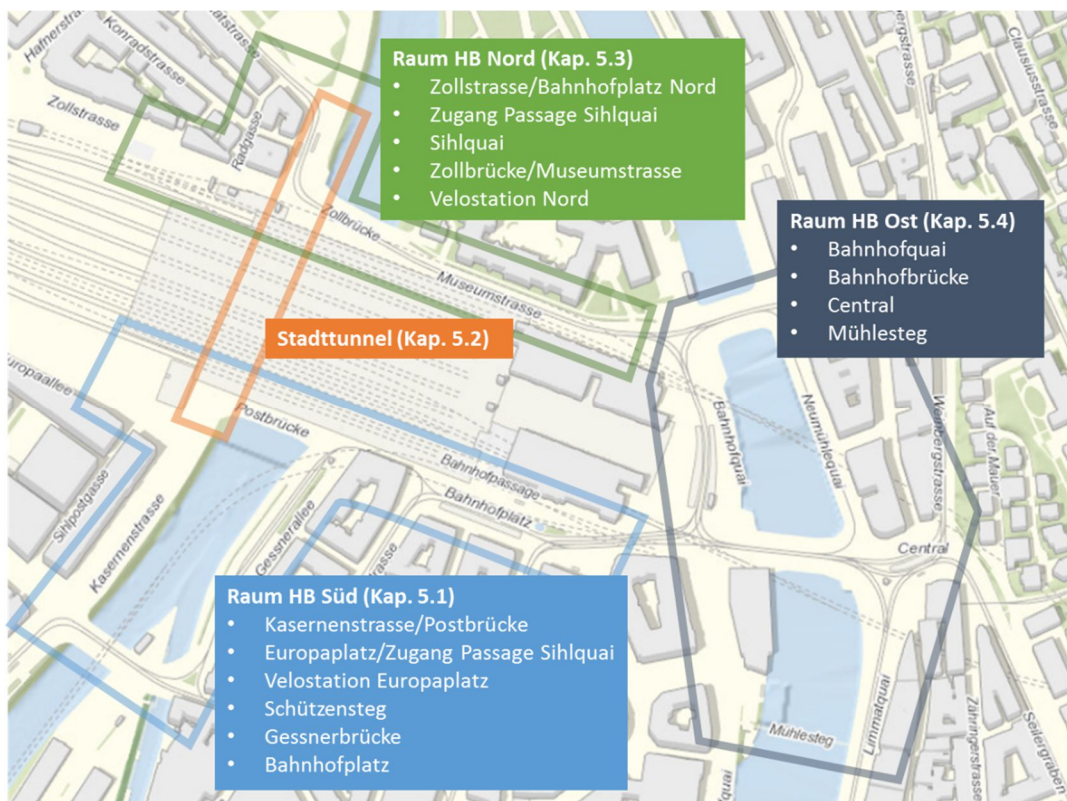
- Der «Grosskreisel» würde enorme Aufwände und Risiken mit sich bringen. Insbesondere wären grosse Anpassungen der Unterführungen am Bahnhofquai notwendig. Diese führten zu einschneidenden Konsequenzen für die zentrale Anlieferung «RailCity», die Zufahrt zur Tiefgarage des Papierwerd-Areals und die unterirdische Kältezentrale der SBB.

Weiter wurde folgende Option geprüft und verworfen:

- *MIV zwischen Kasernenstrasse und Sihlquai durch den Stadttunnel führen*
Wie bereits erwähnt, liegt der Entscheid über die langfristige Nutzung des Stadttunnels beim Bundesamt für Strassen (s. Kap. 4.2). Zudem würde sich die erwünschte verkehrliche Wirkung, namentlich eine Entlastung von Bahnhofplatz und Bahnhofquai, nur mit einer zusätzlichen direkten Verbindung zwischen Sihlquai und Milchbuckeltunnel ergeben. Die dafür notwendigen Bauwerke sind jedoch weder stadträumlich verträglich noch bewilligungsfähig.

5. Strategische Planung des Stadtrats

Im Folgenden wird die vom Stadtrat vorgesehene mittel- und langfristige Perspektive der Verkehrsinfrastruktur rund um den HB beschrieben. Die dazugehörigen Massnahmen umfassen Projekte der Stadt Zürich sowie den SBB. Der betroffene Perimeter wird räumlich in vier Abschnitte gegliedert.



Die Elemente der strategischen Planung der Verkehrsinfrastruktur rund um den HB.

5.1 Raum HB Süd

Die SBB-Passage Sihlquai ist bereits heute eine wichtige Fussverkehrsachse. Ihre südliche Schnittstelle zum öffentlichen Raum bildet künftig ein neuer, grosszügiger Zugang (geplante Fertigstellung im Herbst 2017). Dieser Zugang schliesst direkt an den künftigen Europaplatz an, der Ausgangs- und Zielpunkt sowie Aufenthaltsbereich für Zufussgehende bildet (geplante

Fertigstellung im Jahr 2020). Unter dem Europaplatz wird die Velostation Europaplatz realisiert. Sie bietet 1750 überwachte Veloabstellplätze und einen Direktzugang zur SBB-Passage Sihlquai (geplante Fertigstellung im Herbst 2017).

Als zentrales Strassenbauprojekt in diesem Raum wird die Kasernenstrasse gemeinsam mit der Postbrücke saniert und umgestaltet. Auf der Postbrücke und auf der Kasernenstrasse vor dem Europaplatz wird eine Begegnungszone eingerichtet. Das Trottoir entlang der Sihlpost wird grosszügig ausgebaut, und auf der Seite der Sihl entstehen attraktive Fussverkehrsflächen (geplante Fertigstellung im Jahr 2020).

Als Lückenschluss für den Fussverkehr zwischen der Europaallee und der Schützengasse bildet der geplante Schützensteg eine neue Verbindung über die Sihl. Mit der Weiterführung via Beatenplatz zum Limmatquai wird die Fussverkehrsachse quer zur Bahnhofstrasse betont (geplante Fertigstellung im Jahr 2020). Für den Veloverkehr hat insbesondere die Gessnerbrücke einen hohen Stellenwert, da hier verschiedene Routen des Masterplans Velo zusammentreffen. Um die heutigen im Mischverkehr geführten Fuss- und Veloverkehrsströme getrennt zu führen, wird die Brücke unterwasserseitig um etwa zwei Meter verbreitert (geplante Fertigstellung im Jahr 2019).

Das prägende Element des Bahnhofplatzes bildet seine Tramhaltestelle. Sie wird flankiert von der regionalen Hauptverkehrsstrasse für den MIV. Es besteht ein geringer Spielraum, die trennende Wirkung der Strasse langfristig zu reduzieren. Mittelfristig wird der nördliche Teil des Bahnhofplatzes umgestaltet, wobei insbesondere die Taxi-Situation zugunsten der Flächen für den Fussverkehr und des Zugangs zur Bushaltestelle der Linie 31 angepasst werden soll (geplante Fertigstellung im Jahr 2021).

5.2 Stadttunnel

Gemäss kantonalem Richtplan unterquert das geplante Nationalstrassennetz den HB für die Verbindung der Sihltiefstrasse mit dem Anschluss Neugut in Dübendorf. Mit dem Bau der Bahnhöfe Museumstrasse und Löwenstrasse wurde das Teilstück unter dem HB etappenweise als Vorinvestition im Rohbau bereits erstellt. Da dieses Bauwerk in den nächsten 15–20 Jahren nicht für die Nationalstrasse benötigt wird, hat das Bundesamt für Strassen der Stadt eine Konzession zur Zwischennutzung des Tunnels für den Veloverkehr erteilt.

Dies ermöglicht den wichtigen Lückenschluss im Veloroutennetz zwischen der Kasernenstrasse und dem Kreis 5. Anschlussrampen entstehen vor der Sihlpost (gleiche Rampe wie für die Velostation Europaplatz), am Sihlquai und in der Konradstrasse. Der Stadttunnel beinhaltet zudem eine Velostation mit über 1000 Veloabstellplätzen und direktem Anschluss an die SBB-Passage Sihlquai (geplante Fertigstellung im Jahr 2019).

5.3 Raum HB Nord

Als nördliche Schnittstelle der SBB-Passage Sihlquai zum öffentlichen Raum planen die SBB einen neuen, grosszügigen Ausgang zum Bahnhofplatz Nord (Zollstrasse, Abschnitt Radgasse bis Sihlquai). Dieser Bereich wird vom Tiefbauamt neu gestaltet, um den örtlichen Ansprüchen, insbesondere den hohen Fussverkehrsströmen, gerecht zu werden (geplante Fertigstellung im Jahr 2020). Der Platz bildet den Auftakt zur Zollstrasse, die, koordiniert mit dem Erstellen der Hochbauten von den SBB, umgestaltet wird. Bis zur Kreuzung Langstrasse sollen durchgehende und attraktive Flächen für den Fussverkehr geschaffen werden, die Hauptroute aus dem Masterplan Velo umgesetzt und ein öffentlicher Fussweg entlang der Gleise mit Direktzugang zum Perron 18 erstellt werden (geplante Fertigstellung im Jahr 2020).

Das Projekt Sihlquai sieht vor, für eine konsistente Weiterführung der Veloroute entlang der Sihl und der Limmat den Stadttunnel mit dem Escher-Wyss-Platz mit einem Zweirichtungsradweg zu verbinden (geplante Fertigstellung im Jahr 2021).

Im Zuge der Sanierung von Zollbrücke und Museumstrasse werden die Tramgleise in alter Lage ersetzt und punktuelle Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgenommen (geplante Fertigstellung im Jahr 2019).

Die heutige Velostation Nord mit 170 Veloabstellplätzen liegt auf einem Grundstück der Schweizerischen Eidgenossenschaft und wurde zusammen mit Bauinstallationen für den Umbau des Landesmuseums bewilligt. Die baurechtliche Bewilligung ist befristet bis Ende 2019. Als definitive Anlage ist am gleichen Ort eine unterirdische doppelstöckige Station mit 800–1000 Abstellplätzen angedacht. Dieses Vorhaben wird weiter konkretisiert, sobald substanzuelle Erkenntnisse aus dem Betrieb der Velostation Europaplatz und der Velostation im Stadttunnel gewonnen werden konnten.

5.4 Raum HB Ost

Mit dem Entscheid, die Rampen der Unterführung Bahnhofquai in der heutigen Lage zu belassen, wird das Bahnhofquai zwischen Bahnhofplatz und Museumstrasse im Bestand optimiert. Die Haltekanten werden behindertengerecht ausgebaut (Teilerhöhungen). Zudem werden die Wartehallen aufgewertet sowie punktuelle Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen (geplante Fertigstellung im Jahr 2022).

Um die Eigenbehinderung der Trams auf der Bahnhofbrücke zu reduzieren und zusätzliche Flächen für den Fuss- und Veloverkehr zu gewinnen, ist ein Ausbau der Brücke vorgesehen. Dafür liegen zwei machbare Grundvarianten vor. Bei der einen wird die bestehende Brücke für ein drittes Gleis in Richtung Norden verbreitert. Die andere sieht vor, die Brücke zugunsten einer Viergleisanlage komplett neu zu bauen. Beide Varianten geben dem Fussverkehr gegenüber heute mehr Raum, setzen die regionale Veloroute um und erhalten die Leistungsfähigkeit des MIV. Da beide Varianten eine Ausdehnung der Brückenfläche nach Norden vorsehen, können sie unabhängig von der Entwicklung des Papierwerd-Areals realisiert werden. In Anbetracht des Planungszeitraums ist ein Variantenentscheid zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erforderlich (Realisierungshorizont ab dem Jahr 2030).

Heute bildet der Mühlesteig die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Bahnhof- und dem Limmatquai. In Abhängigkeit zur Neugestaltung des Papierwerd-Areals wird ein grosszügig dimensionierter Ersatz für diesen Steg auf Höhe Beatenplatz geprüft. Der neue Steg käme in der Achse Schützengasse–Beatenplatz–Limmatquai zu liegen und befände sich näher bei der Bahnhofbrücke als heute, was eine leichte Entlastung der Fuss- und Veloverkehrsströme auf der Brücke bewirken würde (vorgesehener Bau ab dem Jahr 2020).

Mit dem Umbau des Centrals lassen sich im Jahr 2017 einige Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr realisieren. So werden z. B. für den Veloverkehr neu die Fahrbeziehung von der Weinbergstrasse in den Limmatquai ermöglicht und die Querungsdistanzen für den Fussverkehr generell verringert.

6. Planung öV-Angebot

Basierend auf dem heutigen öV-Angebot und der VBZ-Netzentwicklungsstrategie sind folgende Massnahmen vorgesehen:

– Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhung Tramkurse

Die Tramkurse zwischen dem HB und dem Hochschulquartier werden während den Hauptverkehrszeiten verdichtet (Realisierungshorizont bis im Jahr 2030). Zudem werden die Frequenzen der Tramlinien von der Bahnhofstrasse in die Weinbergstrasse bzw. in die Stampfenbachstrasse erhöht, und es werden längere Fahrzeuge mit grösserer Kapazität eingesetzt.

– *Realisierung Tramlinie 1*

Langfristig ist als Ersatz für die Buslinie 31 zwischen HB und Farbhof die Realisierung der Tramlinie 1 geplant. Eine detaillierte Einschätzung des Stadtrats zum Realisierungszeitpunkt und zur Dringlichkeit findet sich in den Antworten zur Forderung der Motion Käppeli / Trevisan, GR Nr. 2011/475, wonach ein Konzeptentscheid für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum HB zu erarbeiten sei.

7. Fazit

Die prognostizierte Entwicklung der Verkehrsströme rund um den HB stellt die Stadt wie auch die SBB vor grosse Herausforderungen. Stellt man die sich abzeichnenden Entwicklungen der geplanten Infrastruktur gegenüber, zeigt sich jedoch ein ausgeglichenes Bild. Das geplante Angebot ist gut auf die zu erwartende Nachfrage abgestimmt, und die einzelnen Vorhaben können etappenweise sowie koordiniert realisiert werden.

- Mit dem Europaplatz, der Postbrücke und der Kasernenstrasse entstehen attraktive und grosszügige Flächen für den Fussverkehr im Südwesten.
- Der Ausbau der Gessnerbrücke bietet eine konfliktfreie und attraktive Anbindung der bestehenden Velorouten an die Rampen des Stadttunnels.
- Der Ausbau oder Neubau der Bahnhofbrücke ermöglicht die Reduktion der Eigenbehinderung der Trams und einen Ausbau des öV-Angebots und auch der Fuss- und Veloverkehr profitiert davon.
- Die Sanierung und behindertengerechte Ausstattung des Bahnhofquais, der Ausbau oder Neubau der Bahnhofbrücke sowie die kurz- und langfristige Umgestaltung des Central werden den wachsenden Fussverkehrsströmen zwischen HB und Central gerecht.
- Keine der geplanten Massnahmen hat einen wesentlichen Einfluss auf die heute bereitgestellte Kapazität für den MIV im Raum HB; sie wird entsprechend erhalten.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

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

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti