Stadt Zürich
Tiefbauamt

SIA 143 · Programm konform zur Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009

Programm Testplanung – Phase Präqualifikation

Masterplan HB / Central 2050

Tiefbauamt Verkehr + Stadtraum, 01.07.2020

Impressum

Veranstalterin	Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Tiefbauamt (TAZ) Postfach, 8021 Zürich
Projektleitung	Alexander Horber (TAZ)
Projektteam	Urs Brändle (VBZ) Andrea Fahrländer (GSZ) Sabina Mächler (TAZ Kommunikation) Deborah Mathis (SOD) Michael Neumeister (TAZ) Andrea Schumacher (DAV) Anouk Trautmann (AFS) Daniela Wendland (STEZ) Phillip Mader (SBB AG)
Verfahrensbegleitung	Felix Manz (ProjektBeweger GmbH)
Titelbild	TAZ GIS
Version	1.4

Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar/Mutation	Status
1.0	27.04.2020		Entwurf z.H. SIA
1.1	21.05.2020		Entwurf z.H. SA
1.2	05.06.2020		Entwurf z.H. SIA
1.3	19.06.2020		Entwurf z.H. AA
1.4	01.07.2020		Definitiv (Phase PQ)

Das vorliegende Programm regelt den Ablauf für die Phase Präqualifikation und ist für diese verbindlich. Für die Stufen 1 und 2 hat dieses Dokument provisorischen Charakter und kann bis zum Start der jeweiligen Stufe noch weiterbearbeitet werden.

Inhalt

Impressum 2
Versionenübersicht 2
Anhang 6
1. Anlass und Zielsetzung 7
1.1 Allgemeines 7
1.2 Ausgangslage und Herausforderungen 9
1.2.1 Städtebau / Stadtraum / Sozialraum / Stadtklima 9
1.2.2 Verkehr 12
1.3 Perimeter 13
1.3.1 Bearbeitungsperimeter 13
1.3.2 Betrachtungsperimeter 14
2. Allgemeine Bestimmungen 15
2.1 Verfahren 15
2.2 Programm 15
2.3 Auftraggeberin / Veranstalterin 15
2.4 Projektorganisation 16
2.4.1 Aufsichtsausschuss 16
2.4.2 Steuerungsausschuss 17
2.4.3 Beurteilungsgremium 17
2.4.4 Projektteam 18
2.4.5 Echogruppe 19
2.4.6 Kommunikation 19
2.4.7 Prozessmoderation 20
2.4.8 Verfahrensbegleitung 20
2.4.9 Bearbeitungsteams 21
2.5 Entschädigung 21
2.6 Immaterialgüterrechte 21
2.7 Weiterbearbeitung 21
2.8 Weitere Verfahrensbestimmungen 22
3. Ablauf und Termine 23
3.1 Übersicht Ablauf 23

3.2 Ablauf Testplanung (Stufen 1 und 2) 23
3.3 Ablauf Synthese (Synthesephase) 24
3.4 Terminübersicht 24
4. Bestimmungen Präqualifikation 25
4.1 Teilnahmeberechtigung und Anforderungen an die Teilnehmenden 25
4.2 Ablauf und Termine 25
4.3 Ausgabe Präqualifikationsunterlagen 26
4.4 Einzureichende Bewerbungsunterlagen 26
4.5 Eingabe Bewerbungsunterlagen 26
4.6 Formelle Prüfung 27
4.7 Beurteilung der Bewerbungen 27
4.8 Entscheid der Veranstalterin 27
4.9 Bekanntgabe Ergebnisse Präqualifikation 27
5. Bestimmungen Stufe 1 (provisorisch) 28
5.1 Teamzusammensetzung 28
5.2 Bearbeitungsinhalt Stufe 1 (Ideenkonkurrenz mit vier Bearbeitungsteams) 28
5.3 Ablauf und Termine 28
5.4 Startveranstaltung 29
5.5 Fragenstellung/-beantwortung 29
5.6 Abgabe für Workshop 1 29
5.7 Workshop 1 29
5.8 Abgabe für Beurteilung 1 30
5.9 Beurteilung 1 31
5.10 Zwischenbericht des Beurteilungsgremiums 31
5.11 Echogruppe 31
5.12 Entscheid der Veranstalterin 31
5.13 Bekanntgabe Ergebnisse Stufe 1 31
6. Bestimmungen Stufe 2 (provisorisch) 32
6.1 Teamzusammensetzung 32
6.2 Bearbeitungsinhalt Stufe 2 (Workshopverfahren mit zwei Bearbeitungsteams) 32
6.3 Ablauf und Termine 32
6.4 Ausgabe Unterlagen 33
6.5 Fragenstellung/-beantwortung 33

6.6 Abgabe für Workshop 2 33
6.7 Workshop 2 33
6.8 Abgabe für Beurteilung 2 34
6.9 Beurteilung 2 34
6.10 Schlussbericht des Beurteilungsgremiums 35
6.11 Echogruppe 35
6.12 Kenntnisnahme/Freigabe durch Steuerungsausschuss 35
6.13 Entscheid der Veranstalterin 35
6.14 Öffentliche Ausstellung 35
7. Abgeschlossene Studien und laufende Projekte 36
7.1 Öffentlicher Verkehr 36
7.2 Motorisierter Individualverkehr 37
7.3 Testplanung Flussraumprojekte 37
7.4 Masterplan Stadtklima – Fachplanung Hitzeminderung 38
7.5 Papierwerd-Areal 38
7.6 Bahnhofbrücke 39
7.7 Aufstiegshilfe HGZZ 40
7.8 Netzentwicklungsstrategie VBZ 41
7.9 Haltestelle Bahnhofquai 41
7.10 Bahnhofquai / Uraniastrasse 41
7.11 Velostation Stadttunnel 41
7.12 Sanierung Zollbrücke und Museumstrasse 42
7.13 Zollstrasse / Sihlquai 42
7.14 Postbrücke 42
7.15 Veloverbindung Gessnerbrücke 42
7.16 Schützensteg 44
7.17 Gessnerallee, Bahnhofplatz bis Usteriastrasse 45
7.18 Kasernenstrasse 45
7.19 Sihlböschung 45
7.20 Mattensteg 45
7.21 Gewässerraumfestlegung 46
8. Aufgabenstellung und Leitfragen 47
8.1 Allgemeines 47

8.2 Bahnhofplatz....50
8.3 Bahnhofquai / Walchebrücke....51
8.4 Bahnhofbrücke / Central / Neumühlequai / Limmatquai....52
8.5 Museumstrasse / Zollbrücke / Sihlquai....54
8.6 Bahnhofquai Süd (Papierwerd-Areal / Mühlesteg)....55
8.7 Gessnerbrücke / Gessnerallee / Postbrücke / Kasernenstrasse / Schützensteg....56
9. Beurteilungskriterien....58
10. Grundlagen....59
11. Genehmigung....61

Anhang

Anhang 1 Ablauf Testplanung (Abbildung 3)....63

1. Anlass und Zielsetzung

1.1 Allgemeines

Der Raum um den Hauptbahnhof (HB) ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt in der Stadt Zürich. Nicht nur für den Bahn- und Fussverkehr, sondern auch für den städtischen öffentlichen Verkehr (Tram und Busse), den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV; inkl. Taxi). Als wichtiger Umsteigeort für Pendlerinnen und Pendler sowie Ankunftsort von Touristinnen und Touristen ist der Raum um den HB auch stadträumlich und städtebaulich von internationaler Bedeutung. Der Bahnhofquai und der Bahnhofplatz fungieren dabei als Schnittstelle zwischen Hauptbahnhof, Bahnhofstrasse, Limmat, Altstadt und Hochschulgebiet und nehmen in diesem Sinne eine besondere Stellung ein.

Mit der Motion GR Nr. 2014/308 forderte der Gemeinderat den Stadtrat auf, Vorgaben für eine strategische Planung zu definieren, mit denen die Stadtraum- und Verkehrsprojekte im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse besser auf die zukünftigen Anforderungen abgestimmt werden können. Als Antwort auf die Motion GR Nr. 2014/308 zeigte der Stadtrat mit der Weisung GR Nr. 2017/136 vom 17. Mai 2017 [18], die mittel- und langfristige Entwicklung aller Verkehrsmittel und die entsprechenden Vorhaben rund um den HB auf. In der Motionsantwort wurden die bisher durchgeführten Studien zu den Themen Verkehr und Stadtraum aufgeführt und welche der darin entwickelten Ansätze weiterverfolgt und welche verworfen wurden. Die Motion ist nach wie vor offen, da dem Gemeinderat die Planungen im Bereich Hauptbahnhof / Central nach wie vor zu wenig koordiniert und zukunftsgerichtet erscheinen.

In der Motion GR 2013/49 wurde der Stadtrat aufgefordert, eine kreditschaffende Weisung für die Neugestaltung des Papierwerd-Areals (Globusprovisorium) vorzulegen. Im Auftrag des TAZ und in Zusammenarbeit mit dem AfS wurde eine entsprechende Machbarkeits- und zwei Vertiefungsstudien (jeweils betreffend Verkehr und Nutzungen) durchgeführt und auf dieser Basis eine Bestvariante bestimmt, die mit der Weisung vom 1. Februar 2018 dem Gemeinderat vorgelegt wurde. Wesentliche Merkmale dieser Variante sind gemäss Motion:

- Abriss des heutigen Globusprovisoriums
- Verlegung des heutigen Coop in das erste UG
- ein Pavillon als Zugang zu den Untergeschossen
- Umgestaltung als öffentlicher Platz
- Optionale Verlegung der Rampen der Unterführung Bahnhofquai in Richtung Uraniastrasse
- Neubau des Mühlestegs in Verlängerung zum Beatenplatz.

Durch Beschluss des Gemeinderats vom 27. Februar 2019 wird die Weisung 2018/47 [19] an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag (Zitat aus GR-Beschluss): «… innert zwölf Monaten eine neue Weisung vorzulegen, für die Erarbeitung eines umfassenden Berichts mit einer Auslegeordnung über die möglichen und gewünschten Nutzungsvarianten an diesem Ort. Für diese Auslegeordnung sind das betroffene Quartier, die Nutzenden der heutigen Örtlichkeit, Fachkreise sowie weitere Interessierte zu involvieren. Weiter soll als Übergangslösung auch aufgezeigt werden, wie sich kurzfristig die Nutzung für die Öffentlichkeit (z. B. Zugänglichkeit zum Dach und zur Limmat) verbessern lässt».

Unter der Federführung des Tiefbauamtes und in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich sowie der Dienstabteilung Verkehr, soll nun mit einem «Masterplan HB / Central 2050» ein Zukunftsbild entwickelt werden, das als Grundlage und Ausgangspunkt für weitere Planungen und die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung von Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Kasernen- und Museumstrasse, Post-, Gessner-, Zoll- und Bahnhofbrücke, Gessnerallee, Papierwerd-Areal sowie Central einschliesslich Neumühlequai, Limmatquai und Mühlesteg verwendet werden kann.

Aus städtebaulicher, stadträumlicher und sozialräumlicher Sicht geht es um die Frage, welche Strassen- und Platzräume um den Hauptbahnhof aufgewertet und als öffentliche Räume für Aufenthalt und Begegnung zurückgewonnen werden können. Durch eine effiziente Organisation des Verkehrs soll die räumlich trennende Wirkung reduziert und die Verbindungen der öffentlichen Räume für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Aus verkehrlicher Sicht ist das steigende Personenaufkommen rund um den HB zu bewältigen und gleichzeitig die erforderliche Kapazität für den öffentlichen Verkehr (nachfrageorientiert) und für den motorisierten Verkehr (angebotsorientiert) bereitzustellen. Eine massgebliche Reduktion der Kapazität des motorisierten Verkehrs gegenüber heute ist nur möglich, wenn aufgezeigt werden kann, wie eine Entlastung realisiert werden kann. Von Teilen der Politik wird zudem gefragt, ob durch eine Neuordnung der Tram- und Bushaltestellen im Umfeld des Bahnhofes der ÖV-Betrieb optimiert und die Qualität für die Fahrgäste verbessert werden kann.

Bei der Beantwortung dieser Fragestellungen ist im Weiteren dem Themenfeld Stadtklima eine grosse Bedeutung beizumessen. Eine gesunde und nachhaltige Stadtentwicklung muss stadtklimatische Aspekte berücksichtigen, damit in zukünftigen Hitzeperioden eine Überwärmung der Stadt vermieden oder zumindest reduziert werden kann.

Die städtebaulichen, stadträumlichen, sozialräumlichen und stadtklimatischen Anliegen stehen teilweise im Widerspruch zu den Anforderungen an die bestehenden und zukünftigen Verkehrsanlagen, welche den Raum um den HB massgeblich bestimmen und die zukünftigen Gestaltungsmöglichkeiten letztendlich auch einschränken.

Die verschiedenen, teilweise divergierenden verkehrlich-funktionalen, städtebaulich-gestalterischen sowie sozialräumlich und stadtklimatischen Anforderungen sollen in einem Testplanungsverfahren gegeneinander abgewogen werden. Ergebnis der Planung ist ein städtebaulich-stadträumlich-verkehrliches Zukunftsbild, das im Masterplan konsolidiert wird und Grundlage für die weiteren Planungen ist.

In der Testplanung sollen in einem Abwägungsprozess unterschiedliche städtebaulich-stadträumlich-verkehrliche Bilder für den Raum HB / Central entwickelt werden. In einer anschliessenden Synthese werden die Ergebnisse konsolidiert und ein breit abgestütztes Zielbild für die Themenfelder Städtebau, Stadtraum, Sozialraum, Verkehr und Stadtklima entwickelt. Die Testplanung soll möglichst umfassend und breit abgestützt sein. Daher ist auch ein den Planungsprozess begleitender selektiver Einbezug der Öffentlichkeit vorgesehen.

1.2 Ausgangslage und Herausforderungen

1.2.1 Städtebau / Stadtraum / Sozialraum / Stadtklima

Der Hauptbahnhof und die ihn umgebenden Bauten und öffentlichen Räume sind von internationaler und stadtweiter Bedeutung. Der Raum ist Verkehrsknotenpunkt mit Umsteigebeziehungen und Verteilfunktion in die angrenzenden Stadtquartiere. Er ist das Eingangstor in das Geschäfts- und Erlebniszentrum Innenstadt mit einer Anbindung an Limmat und das Hochschulgebiet. Viele Menschen nutzen diesen Raum täglich; dennoch bietet er in seiner heutigen Gestalt wenig stadträumliche Qualität als repräsentativer Stadtraum. Die Orientierung ist für Ortsunkundige schwierig, die Verkehrsinfrastrukturen prägen den Raum und bieten Barrieren auf wichtigen Fussgängerbeziehungen. Der Raum wird seiner repräsentativen, «willkommen-heissenden» Funktion nicht gerecht.

Für eine sozialräumliche Entwicklung gilt es neben den verkehrlich-funktionalen Anforderungen dem Nutzungspotenzial des Stadtraumes HB / Central Rechnung zu tragen. Bei der Bestimmung des Nutzungspotenzials bzw. der künftigen Nutzungsmöglichkeiten sind die Nutzergruppen und deren Ansprüche und Bedürfnisse an die Gestaltung des Stadtraumes zentral. Ausgangspunkt bei der Bestimmung ist die zugeschriebene Bedeutung des Stadtraumes, seine Geschichte und die spezifische Nutzung. Ausgehend vom Nutzungspotenzial des Stadtraumes stellen sich unterschiedliche städtebauliche-gestalterische Anforderungen an die Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten. Dabei bewegt sich die Gestaltung der unten aufgeführten Räume in einem Spannungsfeld zwischen Ankunft, Aufenthalt und Durchgang.

Stadtklimatische Aspekte haben einen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im Stadtraum. Mit dem fortschreitenden Klimawandel wird es in vielen urbanen Gebieten zunehmend heisser. Gemäss den Klimakarten des Kantons Zürich ist auch das Gebiet um den Hauptbahnhof und das Central geprägt von einer grossen Überwärmung in besonders warmen Perioden. Diesem Wärmeinseleffekt gilt es in Zukunft entgegen zu wirken.

Unmittelbar den Bahnhof umgebend, lassen sich folgende sechs zentrale Räume ausmachen (siehe dazu auch Abbildung 1):

1. **Raum Bahnhofplatz**
   Die Bebauungsstruktur rund um den Bahnhofplatz ist geprägt durch zahlreiche repräsentative Wohn- und Geschäftshäuser im Stil des Späthistorismus (siehe Übersichtsplan mit Inventar- und Schutzobjekten). Die Blockrandbebauung der City weist eine sehr detailreiche Fassadengestaltung auf und die Erdgeschosse sind heute meist mit publikumsintensiven Nutzungen bespielt. Bauten und Strassenräume sind einheitlich geplant und weisen lediglich gewisse Defizite (Trottoirbreiten und insbesondere Barrierewirkung) auf. Bebauungsstruktur, Erdgeschossgestaltung und -nutzungen böten ideale Voraussetzungen, die Vorzonen sind jedoch zu schmal, um sowohl Aufenthaltsqualität als auch Zirkulation für die Zu Fuss Gehenden zu ermöglichen.

Der Bahnhofplatz selbst fungiert als Scharnier zwischen dem Hauptausgang des Hauptbahnhofs und der Bahnhofsstrasse als international bedeutende Geschäftsstrasse mit Verbindung zum Zürichsee. Dieser wichtigen Funktion wird der Bahnhofplatz heute nicht gerecht: MIV und öffentlicher Verkehr wirken als starke Zäsur – visuell und physisch. Der Bahnhofplatz weist keine Aufenthaltsmöglichkeiten auf. Zukünftig besteht das Potential, den von bedeutenden Bauten gefassten Raum seiner Bezeichnung wieder gerecht werden zu lassen und ihn den Menschen zurück zu geben: Als ÖV-Umsteigeknoten einerseits; als Aufenthalts-, Repräsentations- und Ankunftsort andererseits.

2. Bahnhofquai / Walchebrücke

Anders als der Bahnhofplatz hat der Bahnhofquai kein gebautes Gegenüber, sondern orientiert sich zum Flussraum der Limmat hin. Ähnlich wie am Bahnhofplatz gibt es auch hier aufgrund der Verkehrsinfrastruktur kaum Querungsmöglichkeiten oder Aufenthaltsbereiche für die Menschen. Die Limmat ist kaum wahrnehmbar. Der Vorbereich des Hauptbahnhofs ist schmal und wird vor allem als Veloabstellfläche genutzt.
Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist gemessen an ihrer Funktion und den Verkehrsfrequenzen untermassig, was zu Sicherheitsdefiziten, insbesondere für den Veloverkehr führt. Dieser Raum böte die Chance, eine neue Qualität zugeschrieben zu bekommen und er könnte gar an die Limmat geknüpft werden, damit die Wahrnehmung dieses wichtigen Ankunftsortes in der Stadt an der Limmat zukünftig gestärkt wird.

3. Bahnhofbrücke / Central / Neumühlequai / Limmatquai

Vom Bahnhof ausgehend verbindet sich der öffentliche Raum über die Bahnhofbrücke mit dem neu gestalteten Central sowie dem Niederdorf als wichtigem Shopping- und Ausgehviertel und den Verwaltungsbauten an der Walche. Das Central fungiert zudem als Zugang zum Hochschulgebiet und den für die Stadt so wichtigen Institutionen wie ETH, Universität und Universitätsspital. Die Stadtstruktur rund um das Central ist geprägt von der mittelalterlichen Bebauungsstruktur einerseits und Bauten aus dem 19. Jahrhundert andererseits.
Auch in diesen Räumen dominieren die Infrastrukturen für ÖV und MIV die Wahrnehmung und die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums. Die Trottoirbreiten und Querungsmöglichkeiten sind für die hohen Nutzungsfrequenzen nicht mehr angemessen dimensioniert.

4. Museumsstrasse / Zollstrasse / Sihlquai

Der nördliche Ausgang verknüpft den Hauptbahnhof mit dem vorderen Kreis 5. Auch hier prägen Bauten aus dem 19. Jahrhundert die Stadtstruktur. Die Zollstrasse mit ihren kleinteiligeren Wohn- und Geschäftshäusern flankierte während langer Zeit das Gleisfeld bis zur Langstrasse hin. Aktuell ist südlich der Zollstrasse ebenfalls eine attraktive Gebäudezeile entlang des Gleisfeldes entstanden. Auch dieses Gebiet ist geprägt durch im Erdgeschoss intensiv genutzte Bauten. Häuser und Strassenräume bilden einen hochwertigen Raum. Der den Zu Fuss Gehenden zur Verfügung stehende Raum scheint auch hier aufgrund der hohen Frequenz oft beengt, insbesondere das Trottoir im Bereich der Tramhaltestelle Sihlquai und entlang der Zollstrasse. Der Zugang zum Bahnhof (Passage Sihlquai) ist wenig einladend.

Die Museumstrasse verbindet die Zoll- und Walchebrücke. Sowohl das Landesmuseum als auch der Hauptbahnhof sind an dieser Strasse abweisend gestaltet und treten eher als «Rück- und Infrastrukturseite» in Erscheinung, dazu gehören: Zahlreiche Parkplätze und die Anlieferung auf Seite HB sowie die Anlieferung und die Rampe zur Erschliessung des Landesmuseums. Während das Trottoir auf der Seite des Landesmuseums grosszügig bemessen ist, sind die Zirkulationsflächen auf der Bahnhofseite beschränkt. Die Fahrbahnen sind zu schmal für eine separate Veloführung. Die Situation wird durch die Parkierung zusätzlich erschwert.

5. Papierwerd-Areal / Mühlesteg

Das Areal zwischen Limmat und Bahnhofquai ist mit dem sogenannten Globusprovisorium besetzt. Der Grossverteiler (aktuell Coop) ist ein Publikumsmagnet und stark frequentiert; die oberen Geschosse werden als Büros genutzt. Während sich das Gebäude zur Bahnhofbrücke hin öffnet, ist seine Längs- und Rückseite geschlossen. Insbesondere die südliche Stirnseite scheint heute aufgrund der Anlieferung/Entsorgung sehr unattraktiv, der räumliche Bezug zur Limmat und dem Mühlesteg ist nicht klar.

6. Postbrücke / Kasernenstrasse / Gessnerallee / Gessnerbrücke / Schützensteg

Angrenzend an den südwestlichen Ausgang des Hauptbahnhofs wird das neue Stadtquartier der Europaallee fertiggestellt. Das stark nutzungsdurchmischte Ensemble zeichnet sich durch eine hohe bauliche Dichte und eine Vielzahl an öffentlichen Räumen (Europaallee, Lagerstrasse sowie zahlreiche attraktive bis unwirtliche Gassen) aus. Die Erdgeschosse sind grösstenteils publikumsintensiv genutzt; die Gebäude fassen den Stadtraum und geben ihm ein Gesicht. Die Architektur des Quartiers ist vielfältig und hochwertig. Die denkmalgeschützte Sihlpost orientiert sich zum Flussraum hin und begleitet die Kasernenstrasse bis zur Kreuzung mit der Lagerstrasse. Diese Verbindung (Ausgang HB bis Tramhaltestelle Sihlpost) nutzen täglich zahlreiche Menschen. Mit einem neuen Zugang zur Sihl auf Höhe Europaplatz wird der Flussraum auch in diesem Abschnitt erlebbarer gemacht werden. Der geplante Schützensteg wird als Fussgängersteg die Anbindung der Europaallee an die Innenstadt über die Schützengasse herstellen. Ab 2022 startet der Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof. Auf der Gessnerbrücke sollen das Angebot für Velofahrende (Richtplanrouten) verbessert und die Anbindung an die Verbindung Stadttunnel - Kasernenstrasse sichergestellt werden.

Während diese sechs Räume das Gebiet rund um den Bahnhof unmittelbar prägen und diesem direkt zuzuordnen sind, gibt es weitere, eher peripher liegende, dem HB zudienende Räume, welche städtebaulich von Bedeutung sind und mit dem Raum HB zusammengelesen werden:

A. Löwenplatz/Löwenstrasse
B. Waisenhausstrasse/Beatenplatz
C. Limmatstrasse/Bus Station

Auch diese Räume sind von der Bahnhofsfunktion und -nähe geprägt, vermögen jedoch dieser Bedeutung nicht immer gerecht zu werden. Der Abschnitt Löwenplatz und Löwenstrasse z. B.

ist geprägt von zahlreichen Läden und Restaurants, welche eine hohe Fussgängerfrequenz zur Folge haben. Anders als in der Bahnhofstrasse ist das Trottoir schmal bemessen und wird teilweise durch den Veloverkehr überlagert.

Die bestehende Bus Station Zürich (früher: Car-Parkplatz) am Sihlquai soll für weitere 15 Jahre als solche genutzt werden. Hierfür wurden Instandsetzungs- und Aufwertungsmassnahmen geplant. Die Entwicklung des Areals der Bus Station ist nicht Teil dieser Testplanung.

1.2.2 Verkehr

Die Zunahme der Personenverkehrsströme im Raum Hauptbahnhof ist, neben dem allgemeinen Verkehrswachstum, in hohem Masse durch die Arealentwicklungen im näheren Umfeld und den ÖV-Ausbau (Fernverkehr, S-Bahn, Tram) bestimmt. Kurz- bis mittelfristig werden die Fussverkehrsströme, aufgrund der Bebauungen an Europaallee und Zollstrasse, vor allem im westlichen Bereich des Hauptbahnhofes weiter zunehmen. Mit der intensiven Entwicklung des Hochschulgebiets ist mittelfristig eine zusätzliche Steigerung zwischen Hauptbahnhof und Central zu erwarten.
Gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell erhöht sich zwischen 2013 und 2030 die Anzahl der ein- und aussteigenden SBB-Passagiere im Hauptbahnhof um rund 40 Prozent. Im selben Zeitraum erwarten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) Zuwachsraten zwischen 20 und 40 Prozent an ihren Haltestellen rund um den Hauptbahnhof.
Mit den Velostationen Europlatz (bestehend) und Stadttunnel (geplant) stehen zukünftig 3’000 zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Mit der Öffnung des Stadttunnels als Veloroute ist auf dem Sihlquai, in der Kasernenstrasse und auf der Gessnerbrücke von einer deutlichen Zunahme des Veloverkehrs auszugehen.

Die Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind im Bereich des Hauptbahnhofs seit den 1990er Jahren kontinuierlich gesunken und stagnieren seit 2008. Unter Berücksichtigung von Art. 2^{quinquies} Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich (GO, AS 101.100) ist eine Kapazitätserhöhung für den MIV nicht mehr möglich. Insofern ist auch zukünftig nicht von einer Zunahme des MIV gegenüber heute auszugehen.

Aufgrund dieser Entwicklung sind die zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen im Raum HB/Central:

- Zusätzliche Tram- und Buspassagiere befördern und Verlustzeiten reduzieren. Dafür ist aus heutiger Sicht vor allem ein Ausbau der Gleise auf der Bahnhofbrücke (Vorsortierung) erforderlich.
- Attraktive Verbindungen und grosszügige Flächen für den Fussverkehr rund um den HB schaffen, insbesondere im westlichen Bereich sowie zwischen HB und Central. Schaffung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Zu Fuss Gehende und Velofahrende an den wichtigen Verbindungen.
- Zusätzliche Velo-Abstellmöglichkeiten insbesondere für Velofahrende aus Richtung Osten.
- Sichere und attraktive Veloanbindungen an den Stadttunnel und die neuen Velostationen schaffen und die Führung der Velorouten (gem. Richtplanung) im Raum HB / Central qualitativ verbessern.

- Sicherstellen der übergeordneten Verbindungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr gemäss kantonalem und regionalem Richtplan mit den entsprechenden Kapazitäten (allenfalls Aufzeigen alternativer Verbindungen).
- Flächeneffiziente Neuorganisation der Taxiplätze auf dem Bahnhofplatz und in der Museumstrasse sowie Kasernenstrasse auch unter Berücksichtigung von Kiss&Ride und möglichen zukünftigen Angeboten.

1.3 Perimeter

1.3.1 Bearbeitungsperimeter

Der Perimeter des Masterplans HB / Central ist in Abbildung 1 dargestellt. Innerhalb des Bearbeitungsperimeters werden folgende Bereiche unterschieden:

- 1: Bahnhofplatz
- 2: Bahnhofquai / Walchebrücke
- 3: Bahnhofbrücke / Central / Neumühlequai / Limmatquai
- 4: Museumsstrasse / Zollbrücke / Sihlquai
- 5: Bahnhofquai Süd (Papierwerd-Areal / Mühlesteg)
- 6: Gessnerbrücke / Gessnerallee / Postbrücke / Kasernenstrasse / Schützensteg

Der Bearbeitungsperimeter ist mit diesen sechs Bereichen vorgegeben.

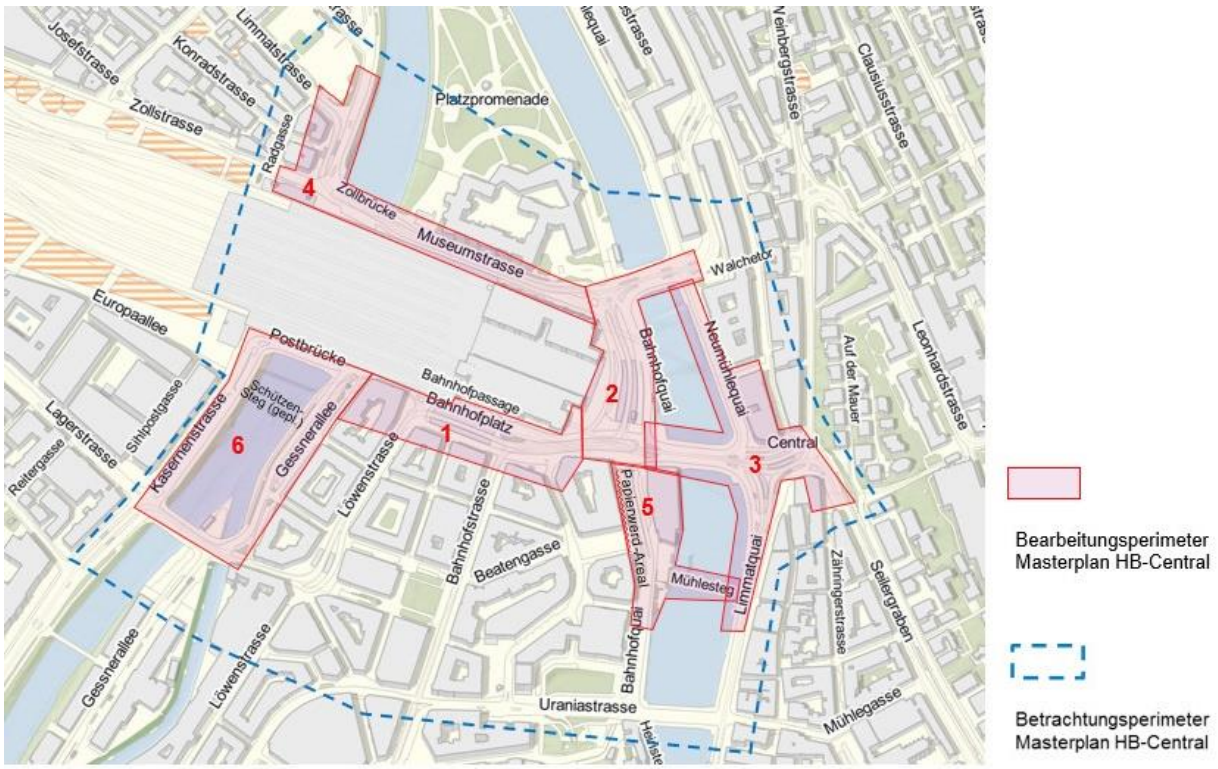


Abbildung 1: Perimeter Masterplan HB – Central

1.3.2 Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter variiert je nach Fragestellung und muss im Einzelfall von den Bearbeitungsteams überprüft und festgelegt werden. Den Schnittstellen zwischen Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter ist eine besondere Beachtung zu schenken (namentlich Fussverkehr und Veloverkehr).

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 Verfahren

Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Es wird eine **zweistufige Testplanung**, gemäss der Wegleitung „Testplanung“ zur SIA-Ordnung 143, mit interdisziplinär zusammengesetzten Bearbeitungsteams durchgeführt.

Die Teamauswahl für die Stufe 1 erfolgt über ein offenes Präqualifikationsverfahren gemäss den Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens (Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen IVöB und Submissionsverordnung SVO).

Bei der Stufe 1 handelt es sich um eine Ideenkonkurrenz mit einem Workshop und einer Schlusspräsentation, für die **vier Bearbeitungsteams** ausgewählt werden.

Die Stufe 2 wird als Workshopverfahren (eine Zwischenworkshop und eine Schlusspräsentation) mit **zwei Bearbeitungsteams** durchgeführt, die aufgrund ihrer Arbeiten in der Stufe 1 für die Stufe 2 ausgewählt wurden.

Nach Abschluss des Workshopverfahrens erfolgt keine weitere Beauftragung. Die Ergebnisse werden in einer Synthesephase stadtintern konsolidiert. Die Auftraggeberin behält sich jedoch vor, eines oder mehrere Bearbeitungsteams mit zusätzlichen Leistungen zu beauftragen (gegen separate Entschädigung).

2.2 Programm

Das Programm und die Fragenbeantwortung sind für die Veranstalterin, das Beurteilungsgremium und die Bearbeitungsteams verbindlich.

Das vorliegende Programm regelt die Phase Präqualifikation und ist für diese verbindlich.
Für die Stufen 1 und 2 der Testplanung hat dieses Dokument provisorischen Charakter und kann jeweils bis zum Start der Stufe noch weiterbearbeitet werden.

Die SIA-Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 143, Ausgabe 2009.

2.3 Auftraggeberin / Veranstalterin

Das Verfahren wird unter der gemeinsamen Federführung von Tiefbauamt und Amt für Städtebau durchgeführt. Die ausschreibende Stelle ist:

Tiefbauamt der Stadt Zürich
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich

2.4 Projektorganisation

Die Projektorganisation ist wie folgt definiert und wird in den nachstehenden Unterkapiteln im Einzelnen beschrieben:

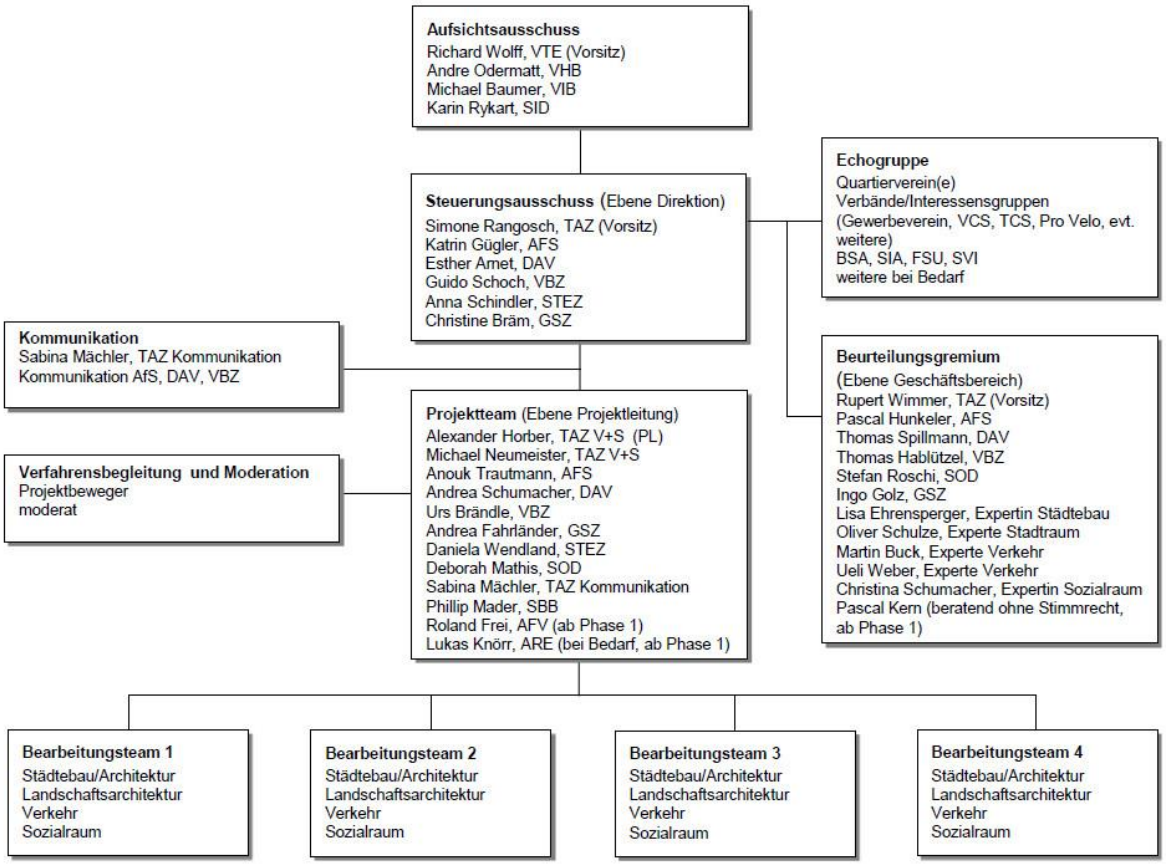


Abbildung 2: Organigramm

Die Veranstalterin behält sich die Möglichkeit von Mutationen oder Ergänzungen während der Testplanung vor.

2.4.1 Aufsichtsausschuss

Die Vorsteher der vier Departemente Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED), Hochbaudepartement (HBD), Departement der Industriellen Betriebe (DIB) und Sicherheitsdepartement (SD) bilden den Aufsichtsausschuss (AA).

Aufgaben des Aufsichtsausschusses sind:

- Trägt als Auftraggeber die Verantwortung für das Verfahren
- Genehmigt das Programm und erteilt die Freigabe für den Start der Testplanung
- Bestätigt den Entscheid des Steuerungsausschusses, welche Bearbeitungsteams mit der Stufe 1 beauftragt werden
- Genehmigt die Beauftragung der Bearbeitungsteams für die Stufe 2

- Genehmigt das Ergebnis der Testplanung (Schlussbericht)
- Beschliesst das Vorgehen für die Synthesephase

2.4.2 Steuerungsausschuss

Die Direktorinnen von Tiefbauamt (TAZ), Amt für Städtebau (AfS), Dienstabteilung Verkehr (DAV), Stadtentwicklung (STEZ) und Grün Stadt Zürich (GSZ) sowie der Direktor der VBZ bilden den Steuerungsausschuss (SA).

Aufgaben des Steuerungsausschusses sind:

- Steuert das Verfahren
- Beantragt dem Aufsichtsausschuss das Programm für die Testplanung
- Trifft aufgrund der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums Zwischenentscheide im Verfahren
- Entscheidet, welche Bearbeitungsteams mit der Stufe 1 bzw. 2 beauftragt werden
- Beantragt die Beauftragung der Bearbeitungsteams für die Stufe an den Aufsichtsausschuss
- Beantragt den Schlussbericht der Testplanung aufgrund der Empfehlung des Beurteilungsgremiums an den Aufsichtsausschuss
- Beantragt dem Aufsichtsausschuss das Vorgehen für die Synthesephase

2.4.3 Beurteilungsgremium

Für die fachliche Beurteilung der Arbeiten der Bearbeitungsteams wird ein Beurteilungsgremium (BG) eingesetzt, das organisatorisch dem Steuerungsausschuss unterstellt ist und diesen fachlich berät.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Steuerungsausschuss jeweils, welche Bearbeitungsteams zur Stufe 1 bzw. zur Stufe 2 zugelassen werden sollen. Das Beurteilungsgremium nimmt an den Workshops teil und diskutiert mit den Bearbeitungsteams (unter der Leitung einer Prozessmoderation) die einzelnen Projektschritte, legt die Vertiefungsvorgaben und Schwerpunktthemen für die einzelnen Workshops fest und begutachtet die Vorschläge der Bearbeitungsteams. Das Beurteilungsgremium ist, nach Abschluss der Stufe 2, verantwortlich für den Schlussbericht mit den Schlussfolgerungen und einer Empfehlung zum weiteren Vorgehen. Dieser wird durch den Steuerungsausschuss geprüft und vom Aufsichtsausschuss genehmigt und bildet die Grundlage für das Zielbild (Masterplan), das in der Synthesephase erarbeitet wird.

Das Beurteilungsgremium setzt sich wie folgt zusammen:

- Rupert Wimmer (TAZ; Vorsitz)
- Pascal Hunkeler (AfS)
- Thomas Spillmann (DAV)
- Thomas Hablützel (VBZ)
- Stefan Roschi (SOD)
- Ingo Golz (GSZ)
- Lisa Ehrensperger (Expertin Städtebau)
- Oliver Schulze (Experte Stadtraum)

- Martin Buck (Experte Verkehr)
- Ueli Weber (Experte Verkehr)
- Christina Schumacher (Expertin Sozialraum/Nutzungsfragen)
- Pascal Kern (AFV; beratend, ohne Stimmrecht, ab Stufe 1)

Weitere Aufgaben des Beurteilungsgremiums sind:

- Prüft die Aufgabenstellung und das Programm, genehmigt das Programm zuhanden Steuerungsausschuss
- Trägt Verantwortung für die ordnungsgemässe Durchführung des Verfahrens, sorgt im Rahmen der jeweiligen Befugnisse für die Einhaltung des Programms und der Empfehlungen aus den Workshops
- Beurteilt die Beiträge der Bearbeitungsteams, formuliert Erkenntnisse und macht Empfehlungen bei den Workshops
- Beantwortet die Fragen der Bearbeitungsteams unter Beizug des Projektteams
- Sorgt für die korrekte Durchführung der Workshops
- Stellt Transparenz und Gleichbehandlung aller Bearbeitungsteams sicher
- Stellt dem Steuerungsausschuss Antrag, welche Bearbeitungsteams mit der Stufe 1 bzw. 2 beauftragt werden sollen
- Beschreibt und würdigt die Beiträge der Bearbeitungsteams im Schlussbericht
- Genehmigt den Schlussbericht zuhanden Steuerungsausschuss

2.4.4 Projektteam

Das Projektteam ist der Projektleitung unterstellt. Es sind die folgenden Dienstabteilungen und Ämter vertreten:

Stadt Zürich:

- Alexander Horber (TAZ V+S; Projektleiter)
- Michael Neumeister (TAZ V+S)
- Anouk Trautmann (AFS)
- Andrea Schumacher (DAV)
- Urs Brändle (VBZ)
- Andrea Fahrländer (GSZ)
- Daniela Wendland (STEZ)
- Deborah Mathis (SOD)
- Sabina Mächler (TAZ Kommunikation)

Kanton Zürich:

- Roland Frei (AFV; ab Stufe 1)
- Lukas Knörr (ARE; bei Bedarf, ab Stufe 1)

Bund:

- Phillip Mader (SBB AG, Infrastrukturplanung)

Die Aufgaben der Projektteam-Mitglieder im Planungsprozess sind:

- Formulieren von Anforderungen an das Verfahren
- Formulieren der Aufgabenstellung, beschaffen der Grundlagen und klären der Rahmenbedingungen
- Erarbeiten Programm für die Testplanung
- Vorbereitung und Mitarbeit an den Workshops
- Arbeiteten inhaltlich als städtische FachexpertInnen mit, prüfen Bewerbungen um Teilnahme und Beiträge der Bearbeitungsteams zur Unterstützung des Beurteilungsgremiums
- Formulieren Anträge zuhanden des Beurteilungsgremiums und des Steuerungsausschusses

2.4.5 Echogruppe

Da es sich beim Raum HB / Central um einen zentralen Ort in der Stadt Zürich handelt, sollen direkt betroffenen Anrainer, Grundeigentümer sowie weitere ausgewählte Gruppierungen und Interessensvertretungen über eine «Echogruppe» mit einbezogen werden. Zum einen sollen die planerischen Überlegungen und Entscheide für die direkt Betroffenen transparent gemacht werden, zum anderen sollen Stossrichtungen und Lösungsansätze auf ihre Akzeptanz und Tragfähigkeit in der Bevölkerung überprüft werden. Die ausgewählte Gruppe erhält eine punktuelle Mitsprache für die Ausrichtung der Arbeiten und soll in halböffentlichen Veranstaltungen die Bevölkerung angemessen repräsentieren. Die Informationen sollen die Teilnehmenden als Multiplikatoren auch in ihre Interessengruppen weitertragen können. Die Echogruppe ist Teil des Kommunikationskonzepts und wird mittels einer Stakeholderanalyse zusammengesetzt. Sie wird nach beiden Stufen einberufen.

Ausgewählten Fachverbänden wie auch der Politik (Spezialkommission Sicherheit und Verkehr sowie Hochbau) wird zu Beginn des ganzen Prozesses das Verfahren, die Ziele sowie die Spielregeln für die Echogruppe vorgestellt (vgl. Abbildung 4).

Die Aufgaben der Echogruppe sind:

- Spiegelung von Zwischenständen in einen erweiterten Personenkreis
- Reaktionen und Feedback zu Beiträgen/Planungsständen
- Spezifische Einschätzungen von Interessengruppen einbringen resp. spiegeln

2.4.6 Kommunikation

Die Kommunikation nach aussen (Öffentlichkeit, Medien) wird durch das Tiefbauamt, in Abstimmung mit dem Amt für Städtebau, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich und der Dienstabteilung Verkehr wahrgenommen.

An den Gesprächen mit den Fachverbänden ist das Amt für Städtebau massgeblich beteiligt.

Die Aufgaben der Kommunikation sind:

- Vermittelt allgemein verständlich zu Planungsinhalten und Planungsprozess

- Kommuniziert vorausschauend
- Sorgt für eine verständliche Darstellung der komplexen Erkenntnisse nach aussen

2.4.7 Prozessmoderation

Die Prozessmoderation unterstützt die Projektleitung, indem sie im Rahmen der Echogruppe den Dialog zwischen den städtischen Ämtern (in der Rolle als Auftraggeber) und den geladenen Interessengruppen moderiert.
Ebenso moderiert die Prozessmoderation die Workshops in den Stufen 1 und 2.

Die Aufgaben der Prozessmoderation sind:

- Organisation der Echogruppen inkl. Protokollierung
- Stellt einen geregelten, konstruktiven und zielführenden Dialog sicher
- Unterstützt die Entwicklung des Ablaufs der Veranstaltungen
- Sorgt für die Einbindung der Beteiligten an den Veranstaltungen und das Erreichen der formulierten Ziele der jeweiligen Veranstaltung
- Unterstützung der Kommunikation

Prozessmoderation

Moderat GmbH
Roman Dellsperger
Geibelstrasse 33, 8037 Zürich

2.4.8 Verfahrensbegleitung

Die Verfahrensbegleitung unterstützt die Auftraggeberin und übernimmt folgende Aufgaben:

- Bearbeitung des Programms für die Testplanung
- Strukturierung des Verfahrens und Erarbeitung des Terminplans
- Organisation der Sitzungen und Workshops inkl. Protokollierung
- Kommunikation mit den Bearbeitungsteams
- Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung von Sitzungen und Besprechungen
- Unterstützung des Begleitgremiums bei der Prüfung der Unterlagen
- Erstellen Zwischen- und Schlussbericht auf Basis der Würdigung der Beiträge der Bearbeitungsteams durch das Beurteilungsgremium
- Ev. Unterstützung Stadt beim Synthesebericht.

Verfahrensbegleitung

ProjektBeweger GmbH
Felix Manz
f.manz@projektbeweger.ch
Wiesenstrasse 14, 8008 Zürich
Tel. +41 44 503 53 81 / +41 79 336 98 21

2.4.9 Bearbeitungsteams

Durch ein Präqualifikationsverfahren werden für die Stufe 1 vier Bearbeitungsteams bestimmt, welche die Bereiche Verkehr (Schwerpunkt), Städtebau und Freiraumplanung sowie sozialräumliche Entwicklung abdecken müssen. Die bei der Bewerbung angebotene Teamzusammensetzung ist bis zum Abschluss der Bearbeitung beizubehalten.

Das Workshopverfahren in Stufe 2 wird mit zwei der vier Bearbeitungsteams aus der Stufe 1 durchgeführt. Auf Empfehlung des Beurteilungsgremiums kann die Veranstalterin entscheiden, dass sich ein Bearbeitungsteam für die Stufe 2 mit bestimmten Fachkompetenzen verstärken muss.

2.5 Entschädigung

Die Teilnahme an der Präqualifikation wird nicht entschädigt.

Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Studie, erhält jedes Bearbeitungsteams mit Abschluss der Stufe 1 eine pauschale Entschädigung in Höhe von CHF 80’000 (exkl. MWST).

Die Stufe 2 wird bei vollständiger Bearbeitung und Abgabe mit CHF 120'000 je Bearbeitungsteam entschädigt (exkl. MWST).

2.6 Immaterialgüterrechte

- Das Urheberrecht an der Studie verbleibt bei den Verfassenden.
- Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über.
- Eine Weiterverwendung der abgegebenen Arbeiten durch die Auftraggeberin und Dritte ist möglich. Dazu gehen die Nutzungs- und Änderungsrechte mit der Bezahlung der Entschädigung an die Veranstalterin über.

2.7 Weiterbearbeitung

Mit der Bezahlung der Entschädigung gilt der Auftrag der Bearbeitungsteams jeweils als abgeschlossen. Eine Weiterbearbeitung durch die beauftragten Bearbeitungsteams ist nicht vorgesehen, jedoch möglich. Es liegt im Ermessen der Auftraggeberin, eines oder mehrere Bearbeitungsteams mit zusätzlichen Leistungen zu beauftragen (gegen separate Entschädigung). Diese können u.a. punktuelle, thematische Vertiefungsaufträge oder die Weiterbearbeitung des vorgeschlagenen Konzepts oder die Erarbeitung von Synthese und Masterplan umfassen. Ein Anspruch auf eine Weiterbearbeitung besteht nicht.

2.8 Weitere Verfahrensbestimmungen

- Die Bearbeitungsteams akzeptieren das vorliegende Programm und die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums bzw. die Entscheide der Auftraggeberin in Ermessensfragen.
- Das Verfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt. Die Arbeiten sind in deutscher Sprache abzugeben.
- Die Unterlagen und Arbeitsergebnisse sind vertraulich zu behandeln.
- Im Streitfall gilt Schweizer Recht; der Gerichtsstand ist Zürich.

3. Ablauf und Termine

3.1 Übersicht Ablauf

Das Vorgehen gliedert sich in folgende Phasen:

- Präqualifikation
- Testplanung:
  - Stufe 1: Ideenkonkurrenz mit vier Bearbeitungsteams
  - Stufe 2: Ideenkonkurrenz mit zwei Bearbeitungsteams
- Synthese / Masterplan:
  - Synthesephase: stadtintern (allenfalls mit Unterstützung durch ein Bearbeitungsteam)

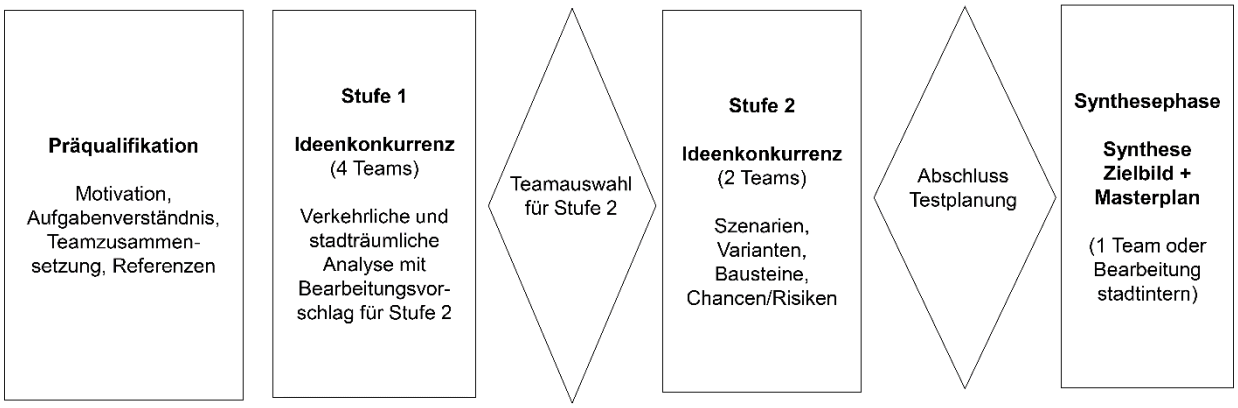


Abbildung 3: Übersicht Ablauf

3.2 Ablauf Testplanung (Stufen 1 und 2)

Der Ablauf ist in der nachstehenden Abbildung (vgl. auch Anhang 1) schematisch dargestellt und in den Kapiteln 4.2 (Präqualifikation), 5.3 (Stufe 1) und 6.3 (Stufe 2) beschrieben.

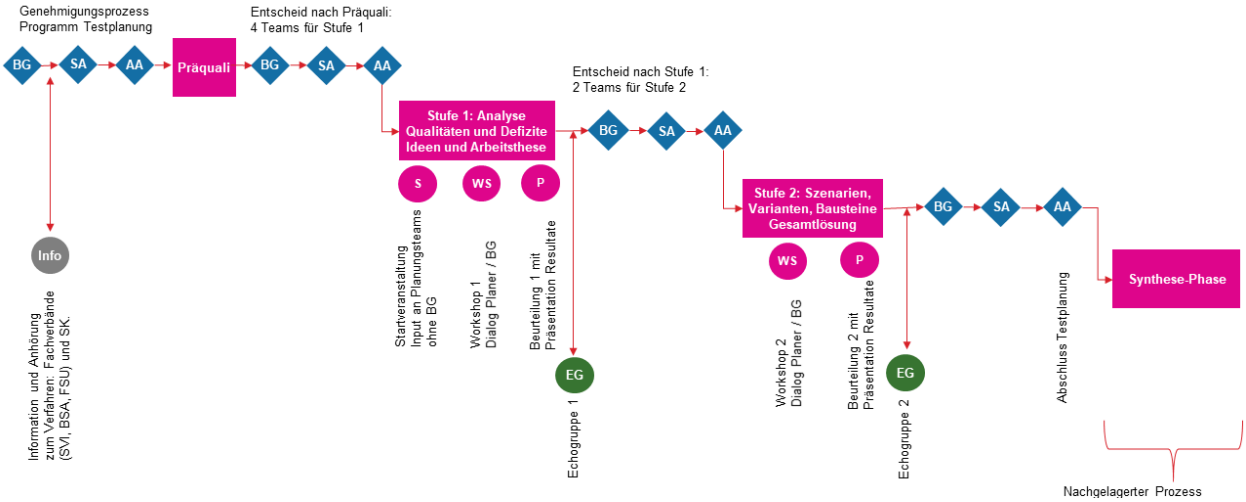


Abbildung 4: Projektplan Testplanung

3.3 Ablauf Synthese (Synthesephase)

Auf Grundlage der in Stufe 2 ausgearbeiteten Varianten, wird in einem stadtinternen Prozess, ein breit abgestütztes Zielbild für die Themenfelder Verkehr, Städtebau, Stadtraum, Sozialraum und Stadtklima entwickelt. Die dafür notwendigen Abwägungen sind gemeinsam von den am Masterplan beteiligten Dienstabteilungen zu treffen. Der genaue Ablauf wird später erarbeitet und festgelegt.

3.4 Terminübersicht

Arbeitsschritt	***Termin***
Präqualifikation	
Publikation (SIMAP)	6. Juli 2020
Abgabe Bewerbungen für Teilnahme	**bis 25 Aug. 2020, 16.00 Uhr**
Vorprüfung Bewerbungen	Sept. 2020
Beurteilung Präqualifikation	Sept. 2020
Verfügung Entscheid Präqualifikation	Sept. 2020
Stufe 1 *(provisorisch)*	
Startveranstaltung	Nov. 2020
Fragerunde	Nov. 2020
Workshop 1	Feb. 2021
Beurteilung 1	März 2021
Echogruppe 1	Mai 2021
Verfügung Entscheid Teilnahme Stufe 2	Juli 2021
Stufe 2 *(provisorisch)*	
Start	Sept. 2021
Fragerunde	Sept. 2021
Workshop 2	Nov. 2021
Beurteilung 2	Feb. 2022
Echogruppe 2	März 2022
Abschluss Testplanung (inkl. Information Teilnehmer)	Mai 2022
Synthesephase *(provisorisch)*	
Synthese (Masterplan)	anschliessend

4. Bestimmungen Präqualifikation

4.1 Teilnahmeberechtigung und Anforderungen an die Teilnehmenden

Die Teilnahmeberechtigung richtet sich nach Art. 9 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) und Abschnitt II der zugehörigen Submissionsverordnung (SVO).

Bewerben können sich interdisziplinär zusammengesetzte Teams (ein oder mehrere Büros), mit ausgezeichneten verkehrsplanerischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen sowie sozialräumlichen Kompetenzen. Die Bewerbung besteht aus einem Motivationsschreiben, einer Aufstellung der Teamzusammensetzung sowie ausgewählten Referenzprojekten.

Der Anbieter muss in seinem Team mindestens die folgenden Kompetenzen abdecken:

- Verkehrsplanung
- Städtebau
- Stadtraum-/Freiraumplanung
- sozialräumliche Entwicklung/Nutzungsmanagement
- Stadtklima

In allen Fachbereichen ist eine Teilnahme nur in einem Team erlaubt.

Arbeitsgemeinschaften und Subplaner sind zugelassen.

Es ist dem Anbieter überlassen, welches Teammitglied die Federführung übernimmt. Die Federführung bleibt über die ganze Dauer der Testplanung unverändert und ist alleinige Ansprechstelle gegenüber der Auftraggeberin.

Es wird ausdrücklich ermöglicht, dass unterschiedliche Schwerpunkte bei der Entwicklung von Zielvorstellungen gesetzt werden. Je nach Ausrichtung des federführenden Teammitglieds können Verkehrsplanung, Städtebau, Stadtraumplanung oder Sozialraum für die Entwicklung von Leitideen stärker im Vordergrund stehen. Das Gesamtergebnis muss aber auf die Fragestellungen aller Fachbereiche Antworten geben.

4.2 Ablauf und Termine

- Publikation der Ausschreibung — 6. Juli 2020
- **Eingabe der Bewerbungen — bis 25. Aug. 2020, 16.00 Uhr**
- Vorprüfung der für die Präqualifikation eingereichten Unterlagen — Sept. 2020
- Beurteilung der Bewerbungen und Vergabeempfehlung — Sept. 2020
- Vergabeentscheid durch Steuerungsausschuss — Sept. 2020
- Publikation der Vergabe — Sept. 2020
- Rekursfrist — anschliessend

4.3 Ausgabe Präqualifikationsunterlagen

Die folgenden Unterlagen können unter der Adresse www.simap.ch heruntergeladen werden:

- Programm Testplanung HB / Central – Fassung für die Präqualifikation
- Formular «Angaben und Nachweise»

4.4 Einzureichende Bewerbungsunterlagen

Die folgenden Unterlagen sind auf Papier lose (nicht gebunden oder geheftet) im Doppel sowie digital (USB-Stick) einzureichen:

- Formular «Angaben und Nachweise» mit:
  - allen Angaben zu Organisation, Firmen, Personen, Kompetenzen und Referenzen
  - Motivation, Aufgabenverständnis und Verständnis der interdisziplinären Zusammenarbeit im Bearbeitungsteam (inkl. Art der Organisation / Organigramm; max. drei A4 Seiten, einseitig bedruckt)
  - Selbstdeklaration
  - Vom Anbieter wird ein vollständig ausgefülltes und rechtsgültig unterschriebenes Formular als Nachweis einer ausreichenden fachlichen und organisatorischen Leistungsfähigkeit verlangt.
- Referenzen Firmen für alle Fachbereiche (Verkehrsplanung, Städtebau, Stadtraum-/ Freiraumplanung, Soziologie und Stadtklima):
  - Je zwei Referenzen von Aufgabenstellungen, die vom Anbieter als relevant und aussagekräftig für die vorliegende Aufgabe betrachtet werden (je Referenzprojekt maximal eine Seite A3 im Querformat oder zwei Seiten A4 Hochformat, einseitig bedruckt; vgl. Beilage Formular)
- Referenzen Projektleitende für alle Fachbereiche (Verkehrsplanung, Städtebau, Stadtraum-/Freiraumplanung, Soziologie und Stadtklima):
  - Je Lebenslauf (max. zwei A4 Seiten, einseitig bedruckt; vgl. Beilage Formular)
  - Je zwei persönliche Referenzen in der vorgesehenen Funktion (je Referenzprojekt maximal eine Seite A3 im Querformat oder zwei Seiten A4 Hochformat, einseitig bedruckt; vgl. Beilage Formular)

Falls ein Referenzobjekt mehrfach verwendet wird (Firmen- und/oder Personenreferenz), genügt die einmalige Abgabe des Referenzblattes.

4.5 Eingabe Bewerbungsunterlagen

Die Bewerbungsunterlagen sind **bis 25. August 2020, 16.00 Uhr** mit dem Vermerk «Testplanung HB / Central» bei der Verfahrensbegleitung einzureichen. Später eintreffende Bewerbungen werden nicht geöffnet. Das Datum des Poststempels ist nicht massgebend.

Eingabeadresse:

ProjektBeweger GmbH
Wiesenstrasse 14
8008 Zürich

4.6 Formelle Prüfung

Die Bewerbungen werden in die Beurteilung einbezogen, wenn sie vollständig, rechtsgültig unterzeichnet und fristgerecht eingereicht werden.

4.7 Beurteilung der Bewerbungen

Die fristgerecht und vollständig eingereichten Bewerbungen werden durch das Beurteilungsgremium nach den folgenden Zuschlagskriterien bewertet:

- Motivation und Aufgabenverständnis
- Teamzusammensetzung: Im Team vertretene Kompetenzen sowie Art und Weise der geplanten interdisziplinären Bearbeitung der Aufgabe
- Qualität, Aussagekraft und Relevanz der Referenzen in Bezug zur vorliegenden Aufgabe (Firmen- und Personenreferenzen)
- Leistungsfähigkeit Anbieter / Organisation

Für die Stufe 1 werden aus den Bewerbungen maximal vier Bearbeitungsteams ausgewählt. Das Beurteilungsgremium wird der Veranstalterin empfehlen, welche Anbieter mit der Bearbeitung in der Stufe 1 beauftragt werden sollen.

4.8 Entscheid der Veranstalterin

Der Entscheid über die Teilnahme an der Stufe 1 erfolgt durch den Steuerungsausschuss auf der Grundlage der Empfehlung des Beurteilungsgremiums. Der Aufsichtsausschuss genehmigt die Beauftragung der Bearbeitungsteams für die Stufe 1.

4.9 Bekanntgabe Ergebnisse Präqualifikation

Die Ergebnisse der Präqualifikation werden den Anbietern mit Zustellung der Verfügung (inkl. Rechtsmittelbelehrung) mitgeteilt.

5. Bestimmungen Stufe 1 (provisorisch)

5.1 Teamzusammensetzung

Der Anbieter ist verpflichtet, die in der Präqualifikation angegebene Teamzusammensetzung beizubehalten.

5.2 Bearbeitungsinhalt Stufe 1 (Ideenkonkurrenz mit vier Bearbeitungsteams)

Stufenziele:

- Analyse von Qualitäten und Defiziten
- Ausarbeitung von Ideen/Bild/Skizze, Herangehensweisen und einer Arbeitsthese

Die Bearbeitungsteams sind aufgefordert, eine stadträumlich-verkehrliche Analyse des heutigen Zustands zu erarbeiten sowie Potentiale und Defizite aufzuzeigen. Dafür sind auch die Erkenntnisse aus den bisherigen Studien, der laufenden Planungen und der strategischen Grundlagen zusammenzutragen und die gegenseitigen Abhängigkeiten der untersuchten Lösungsvorschläge und Ideen aufzuzeigen. Das Resultat der Stufe 1 ist eine Analyse des Stadtraumes, des Sozialraums, der stadtklimatischen Aspekte und der verkehrlichen Ausgangslage sowie eine Idee/Bild/Skizze, Arbeitsthese und Herangehensweise für die Stufe 2.

Diese Arbeitsthese soll sich nicht nur auf das aus heutiger Sicht Machbare konzentrieren. Vielmehr soll der Lösungshorizont ganz bewusst erweitert werden, damit im Rahmen der Testplanung auch langfristige Ansätze entwickelt und geprüft werden können, die aus heutiger Sicht noch als visionär oder «unrealistisch» angesehen werden. Bei einer massgeblichen Reduktion der Kapazität des MIV muss aufgezeigt werden, wie dies mittels Verkehrsmanagement und/oder Verkehrslenkung bzw. Verlagerung auf andere Verkehrsachsen oder eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (nachvollziehbare, plausible Abschätzung) erreicht werden kann.

Am Ende der Stufe 1 gibt das Beurteilungsgremium eine Empfehlung ab, welche zwei Bearbeitungsteams für die Stufe 2 beauftragt werden sollen.

5.3 Ablauf und Termine

• Startveranstaltung	Nov. 2020
• Fragestellung/-beantwortung	Nov. 2020
• Abgabe für Workshop 1	Jan. 2021
• Workshop 1	Feb. 2021
• Abgabe für Beurteilung 1	März 2021
• Beurteilung 1 und Vergabeempfehlung für Stufe 2	April 2021
• Dokumentation Stufe 1	April 2021
• Echogruppe	Mai 2021
• Ev. Diskussion im Beurteilungsgremium und Anpassung Dokumentation	Juni 2021
• Vergabeentscheid durch Steuerungsausschuss	Juni 2021

- Genehmigung durch Aufsichtsausschuss Juli 2021
- Publikation der Vergabe Juli 2021
- Rekursfrist anschliessend

5.4 Startveranstaltung

Die Bearbeitungsteams werden an der Startveranstaltung über den Ablauf und die Ziele des Verfahrens informiert. Es finden Inputreferate zu den einzelnen Themen (Central, Bahnhofbrücke, Papierwerd-Areal, historische Entwicklung, Nutzungspotential usw.) statt, bei denen die ExpertInnen von TAZ, VBZ, DAV und AFS die bisherigen Erkenntnisse und die Aufgabenstellung und Erwartungen an die Bearbeitungsteams erläutern. Die Bearbeitungsteams erhalten die Unterlagen.

5.5 Fragenstellung/-beantwortung

Die Bearbeitungsteams können innert Frist per E-Mail Fragen an die Verfahrensbegleitung einreichen. Die Beantwortung erfolgt ohne Nennung der Fragestellenden per E-Mail an alle Bearbeitungsteams.

5.6 Abgabe für Workshop 1

Die Präsentation am Workshop hat aufgrund der hohen Anzahl der Teilnehmenden anhand einer Beamer-Präsentation zu erfolgen. Pro Bearbeitungsteam stehen zudem vier Stellwände A0 Querformat für Pläne, Skizzen, Visualisierungen etc. sowie das Stadtmodell M. 1:1’000 für die anschliessende Diskussion des Beurteilungsgremiums zur Verfügung.

Für den Workshop müssen die Bearbeitungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:

- PowerPoint- oder PDF-Präsentation
- Situationsplan M. 1:1'000 (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter) mit Analyse der Qualitäten und Defizite
- Entwurf Arbeitsthese/Leitidee
- Erläuternde Darstellungen zu Teilräumen etc. im geeigneten Massstab

Die Planunterlagen A0 Querformat sind ausgedruckt und digital vorgängig bis Termin gemäss Kap. 5.3 an die Verfahrensbegleitung abzugeben. Die PowerPoint- oder PDF-Präsentation kann direkt zum Workshop mitgebracht werden.

Die vorab eingereichten Unterlagen dienen den Mitgliedern des Projektteams, der Moderation und der Verfahrensbegleitung für die Vorbereitung des Workshops.

5.7 Workshop 1

Die Bearbeitungsteams präsentieren die Zwischenresultate ihrer Arbeit und diskutieren diese mit dem Beurteilungsgremium. Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Beurteilungsgremium soll durch die Bearbeitungsteams eine stufenweise Vertiefung und Lösungsfindung erfolgen.

Das erwartete Zwischenresultat am Workshop 1 beinhaltet eine Analyse des Stadtraumes, der verkehrlichen, sozialräumlichen und stadtklimatischen Ausgangslage sowie eine Leitidee. Die Bearbeitungsteams sind aufgefordert, eine stadt- und sozialräumliche, verkehrliche sowie stadtklimatische Analyse des heutigen Zustands zu erarbeiten und Potentiale und Defizite aufzuzeigen. Dafür sind auch die Erkenntnisse aus den bisherigen Studien, den laufenden Planungen und den strategischen Grundlagen zusammenzutragen und die gegenseitigen Abhängigkeiten der untersuchten Lösungsvorschläge und Ideen aufzuzeigen.

Die Präsentationen der Bearbeitungsteams und die anschliessenden Diskussionen mit dem Beurteilungsgremium finden entweder jeweils separat oder einem gemeinsamen Plenum mit allen Bearbeitungsteams statt. Der detaillierte Ablauf wird vor dem Workshop festgelegt.

Der Workshop findet im Stadtmodellraum statt. Dieses steht somit nach Bedarf zur Verfügung.

Je nach Erkenntnis aus dem Workshop können individuelle Vertiefungsaufgaben innerhalb der Teilgebiete an die Bearbeitungsteams erteilt werden.

Die Bearbeitungsteams erhalten für die Fortsetzung der Bearbeitung einen Protokoll-Auszug zugestellt.

5.8 Abgabe für Beurteilung 1

Die Präsentation an der Beurteilung hat aufgrund der hohen Anzahl der Teilnehmenden anhand einer Beamer-Präsentation zu erfolgen. Pro Bearbeitungsteam stehen vier Stellwände A0 Querformat für Pläne, Skizzen, Visualisierungen etc. sowie das Stadtmodell M. 1:1’000 für die anschliessende Diskussion des Beurteilungsgremiums zur Verfügung.

Für die Beurteilung müssen die Bearbeitungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:

- PowerPoint- oder PDF-Präsentation
- Situationsplan M. 1:1'000 (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter) mit Analyse der Qualitäten und Defizite
- Situationsplan M. 1:1'000 (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter) mit übergeordneter Leitidee
- Erläuternde Darstellungen, Konzept-Entwürfe zu den einzelnen Teilräumen etc. im geeigneten Massstab
- Konzeptpläne für die verschiedenen Verkehrsträger (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter im geeigneten Massstab)
- Visualisierung von Ideen mit Arbeitsmodell, Skizzen, Referenzbilder oder ähnlichem nach Bedarf

Die Planunterlagen A0 Querformat sind ausgedruckt digital und vorgängig bis Termin gemäss Kap. 5.3 an die Verfahrensbegleitung abzugeben. Die PowerPoint- oder PDF-Präsentation kann direkt zur Beurteilung mitgebracht werden.

Die vorab eingereichten Unterlagen dienen den Mitgliedern des Projektteams, der Moderation und der Verfahrensbegleitung für die Vorbereitung der Beurteilung.

5.9 Beurteilung 1

Die Bearbeitungsteams präsentieren dem Beurteilungsgremium die Resultate ihrer Arbeit, insbesondere ihre Leitidee (übergeordnetes Konzept) für den Stadtraum HB / Central, und diskutieren diese mit dem Beurteilungsgremium. Die erwarteten Resultate beinhalten neben der Leitidee eine Analyse des Stadtraumes, der verkehrlichen, sozialräumlichen und stadtklimatischen Ausgangslage sowie eine Arbeitsthese und Herangehensweise für die Stufe 2.

Die anschliessenden Beratungen des Beurteilungsgremiums finden unter Ausschluss der Bearbeitungsteams und der Öffentlichkeit statt. Sie werden durch den Moderator geleitet.

Die Beurteilung findet im Stadtmodellraum statt. Dieses steht somit nach Bedarf zur Verfügung.

Die Beurteilung der Lösungsvorschläge erfolgt durch das Beurteilungsgremium anhand der Leitfragen (vgl. Kapitel 8) und der Beurteilungskriterien (vgl. Kapitel 9).

5.10 Zwischenbericht des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium erstellt mit Unterstützung der Experten und der Verfahrensbegleitung einen Zwischenbericht mit den Erkenntnissen aus dem bisherigen Prozess und den Empfehlungen für die Stufe 2.

5.11 Echogruppe

Die Ergebnisse der Stufe 1 werden der Echogruppe vorgestellt. Deren Rückmeldungen werden nach Bedarf nochmals vom Beurteilungsgremium diskutiert sowie beim Entscheid der Veranstalterin und bei der Vorbereitung der Stufe 2 einbezogen.

5.12 Entscheid der Veranstalterin

Der Entscheid über die Teilnahme an der Stufe 2 erfolgt durch den Steuerungsausschuss auf der Grundlage der Empfehlung des Beurteilungsgremiums. Der Aufsichtsausschuss genehmigt die Beauftragung der Bearbeitungsteams für die Stufe 2.

5.13 Bekanntgabe Ergebnisse Stufe 1

Der Entscheid über die Teilnahme an der Stufe 2 wird den Bearbeitungsteams mit Zustellung der Verfügung (inkl. Rechtsmittelbelehrung) mitgeteilt.

6. Bestimmungen Stufe 2 (provisorisch)

6.1 Teamzusammensetzung

Der Anbieter ist verpflichtet, die in der Präqualifikation angegebene Teamzusammensetzung beizubehalten. Auf Empfehlung des Beurteilungsgremiums kann die Veranstalterin entscheiden, dass sich ein Bearbeitungsteam für die Stufe 2 mit bestimmten Fachkompetenzen verstärken muss.

6.2 Bearbeitungsinhalt Stufe 2 (Workshopverfahren mit zwei Bearbeitungsteams)

Stufenziele:

- Entwickeln von Szenarien, Varianten, Bausteinen
- Erarbeiten einer stimmigen Gesamtkonzeption
- Beurteilung von Chancen und Risiken

Inhalt der Stufe 2 ist die Entwicklung und Ausarbeitung eines Entwurfs, der auf der Arbeitsthese und der Leitidee aus der Stufe 1 basiert. Für die einzelnen Bereiche des Bearbeitungsperimeters sind die einzelnen Bausteine und Varianten zu entwickeln, die in einer stimmigen Gesamtkonzeption (Verkehr, Stadtraum, Städtebau, Sozialraum und Stadtklima) eingebettet sind.

Am Ende der Stufe 2 ist durch das Beurteilungsgremium eine umfassende Abwägung der vorgeschlagenen Lösungen, unter Berücksichtigung des Potenzials für eine zukunftsgerichtete Entwicklung, der Priorisierung der teilweise widersprüchlichen Anforderungen gefordert sowie eine Beurteilung von Chancen und Risiken in Hinblick auf den politischen Prozess und die Umsetzung nötig.

6.3 Ablauf und Termine

• Ausgabe Unterlagen	Sept. 2021
• Fragestellung/-beantwortung	Sept. 2021
• Abgabe für Workshop 2	Nov. 2021
• Workshop 2	Nov. 2021
• Abgabe für Beurteilung 2	Jan. 2022
• Beurteilung 2	Feb. 2022
• Schlussbericht des Beurteilungsgremiums	Feb. 2022
• Echogruppe	März 2022
• Ev. Diskussion im Beurteilungsgremium und Anpassung Schlussbericht	März 2022
• Kenntnisnahme/Freigabe durch Steuerungsausschuss	April 2022
• Genehmigung durch Aufsichtsausschuss	Mai 2022

6.4 Ausgabe Unterlagen

Die Bearbeitungsteams erhalten die Unterlagen auf digitalem Weg.

6.5 Fragenstellung/-beantwortung

Die Bearbeitungsteams können innert Frist per E-Mail Fragen an die Verfahrensbegleitung einreichen. Die Beantwortung erfolgt ohne Nennung der Fragestellenden per E-Mail an alle Bearbeitungsteams.

6.6 Abgabe für Workshop 2

Die Präsentation am Workshop hat aufgrund der hohen Anzahl der Teilnehmenden anhand einer Beamer-Präsentation zu erfolgen. Pro Bearbeitungsteam stehen 6 Stellwände A0 Querformat für Pläne, Skizzen, Visualisierungen etc. sowie das Stadtmodell M. 1:1’000 für die anschliessende Diskussion des Beurteilungsgremiums zur Verfügung.

Für den Workshop müssen die Bearbeitungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:

- PowerPoint- oder PDF-Präsentation
- Situationsplan M. 1:1'000 (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter) mit Entwurf der Gesamtkonzeption
- Konzeptpläne für die verschiedenen Verkehrsträger (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter im geeigneten Massstab)
- Erläuternde Darstellungen, Konzepte zu den einzelnen Teilräumen etc. im geeigneten Massstab
- Visualisierung von Ideen mit Arbeitsmodell, Skizzen, Referenzbildern oder ähnlichem nach Bedarf
- Abschätzung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und die ÖV-Priorisierung

Die Planunterlagen A0 Querformat sind ausgedruckt und digital vorgängig bis Termin gemäss Kap. 6.3 an die Verfahrensbegleitung abzugeben. Die PowerPoint- oder PDF-Präsentation kann direkt zum Workshop mitgebracht werden.

Die vorab eingereichten Unterlagen dienen den Mitgliedern des Projektteams, der Moderation und der Verfahrensbegleitung für die Vorbereitung des Workshops.

6.7 Workshop 2

Die Bearbeitungsteams präsentieren die Zwischenresultate ihrer Arbeit und diskutieren diese mit dem Beurteilungsgremium. Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Beurteilungsgremium soll durch die Bearbeitungsteams eine stufenweise Vertiefung und Lösungsfindung erfolgen.

Die erwarteten Zwischenresultate am Workshop 2 beinhalten Entwürfe von einzelnen Bausteinen und Varianten für die einzelnen Bereiche des Bearbeitungsperimeters, die in eine stimmige Gesamtkonzeption (Verkehr, Stadtraum, Städtebau, sozialräumliche Entwicklung und Stadtklima) eingebettet sind.

Die Präsentationen der Bearbeitungsteams und die anschliessenden Diskussionen mit dem Beurteilungsgremium finden entweder jeweils separat oder einem gemeinsamen Plenum mit allen Bearbeitungsteams statt. Der detaillierte Ablauf wird vor dem Workshop festgelegt.

Der Workshop findet im Stadtmodellraum statt. Dieses steht somit nach Bedarf zur Verfügung.

Je nach Erkenntnis aus dem Workshop können individuelle Vertiefungsaufgaben innerhalb der Teilgebiete an die Bearbeitungsteams erteilt werden.

Die Bearbeitungsteams erhalten für die Fortsetzung der Bearbeitung einen Protokoll-Auszug zugestellt.

6.8 Abgabe für Beurteilung 2

Die Präsentation an der Beurteilung hat aufgrund der hohen Anzahl der Teilnehmenden anhand einer Beamer-Präsentation zu erfolgen. Pro Bearbeitungsteam stehen acht Stellwände A0 Querformat für Pläne, Skizzen, Visualisierungen etc. sowie das Stadtmodell M. 1:1’000 für die anschliessende Diskussion des Beurteilungsgremiums zur Verfügung.

Für die Beurteilung müssen die Bearbeitungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:

- PowerPoint- oder PDF-Präsentation
- Situationsplan M. 1:1'000 (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter) mit Gesamtkonzeption
- Konzeptpläne für die verschiedenen Verkehrsträger (ganzer Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter im geeigneten Massstab)
- Erläuternde Darstellungen, Konzepte zu den einzelnen Teilräumen etc. im geeigneten Massstab
- Visualisierung von Ideen mit Arbeitsmodell, Skizzen, Referenzbildern oder ähnlichem nach Bedarf
- Abschätzung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und die ÖV-Priorisierung

Die Planunterlagen A0 Querformat sind ausgedruckt und digital vorgängig bis Termin gemäss Kap. 6.3 an die Verfahrensbegleitung abzugeben. Die PowerPoint- oder PDF-Präsentation kann direkt zur Beurteilung mitgebracht werden.

Die vorab eingereichten Unterlagen dienen den Mitgliedern des Projektteams, der Moderation und der Verfahrensbegleitung für die Vorbereitung der Beurteilung.

6.9 Beurteilung 2

Die Bearbeitungsteams präsentieren dem Beurteilungsgremium die Resultate ihrer Arbeit und diskutieren diese mit dem Beurteilungsgremium.

Die erwarteten Resultate beinhalten eine stimmige Gesamtkonzeption (Verkehr, Stadtraum, Städtebau, sozialräumliche Entwicklung und Stadtklima) für den Raum HB / Central mit Bausteinen und Varianten für die einzelnen Bereiche des Bearbeitungsperimeters.

Die Beratungen des Beurteilungsgremiums finden unter Ausschluss der Bearbeitungsteams und der Öffentlichkeit statt. Sie werden durch den Moderator geleitet.

Die Beurteilung findet im Stadtmodellraum statt. Dieses steht somit nach Bedarf zur Verfügung.

Die Beurteilung der Lösungsvorschläge erfolgt durch das Beurteilungsgremium anhand der Leitfragen (vgl. Kapitel 8) und der Beurteilungskriterien (vgl. Kapitel 9).

6.10 Schlussbericht des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium erstellt mit Unterstützung der Experten und der Verfahrensbegleitung einen Schlussbericht mit den Erkenntnissen aus dem Prozess und Empfehlung für das weitere Vorgehen.

6.11 Echogruppe

Die Ergebnisse der Stufe 2 werden der Echogruppe vorgestellt. Deren Rückmeldungen werden nach Bedarf nochmals vom Beurteilungsgremium diskutiert sowie in den Entscheid der Veranstalterin und die Bearbeitung der Synthese (Synthesephase) einbezogen.

6.12 Kenntnisnahme/Freigabe durch Steuerungsausschuss

Der Steuerungsausschuss nimmt den Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zur Kenntnis und gibt ihn zuhanden des Aufsichtsausschusses frei.

6.13 Entscheid der Veranstalterin

Die Genehmigung des Schlussberichts des Beurteilungsgremiums und der Entscheid über den Abschluss der Testplanung erfolgt durch den Aufsichtsausschuss auf der Grundlage des Schlussberichts des Beurteilungsgremiums und des Antrages des Steuerungsausschusses.

6.14 Öffentliche Ausstellung

In Abstimmung mit dem Konzept für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit werden sämtliche zur Beurteilung zugelassenen Studien während mindestens zehn Tagen öffentlich ausgestellt.

7. Abgeschlossene Studien und laufende Projekte

Zum Teil wurden im Bearbeitungsperimeter bereits umfangreiche Studien (z. B. Grosskreisel) durchgeführt. Die grundlegenden Erkenntnisse dieser Studien stellen die Ausgangslage für eine Weiterentwicklung im Rahmen der Testplanung dar.
Die Berichte zu den relevanten bisherigen Studien sind im Kapitel 10 aufgeführt und werden den Bearbeitungsteams für die Stufe 1 der Testplanung zur Verfügung gestellt.

Zum Umgang mit bisherigen Erkenntnissen und Beschlüssen:
Wegweisende Beschlüsse und wichtige Erkenntnisse aus den bisherigen Arbeiten sollen von den Bearbeitungsteams im Rahmen der Stufe 1 nachvollzogen, bestätigt oder hinterfragt werden, wenn es ihnen für die Entwicklung neuer Ideen zielführend erscheint.

7.1 Öffentlicher Verkehr

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Ideen für eine Zusammenlegung der Haltestellen HB/Bahnhofquai und HB/Sihlquai in der Museumstrasse und der Haltestellen HB/Bahnhofplatz, HB/Bahnhofstrasse auf dem Bahnhofplatz geprüft. Diese Ansätze wurden aber qualifiziert verworfen, da sich bei genauerer Betrachtung insgesamt mehr Nachteile als Vorteile abzeichneten. Auch eine Anordnung der Haltestellen HB/Bahnhofquai und HB/Bahnhofplatz jeweils in Seitenlage wurde aus diesen Gründen verworfen. Die Untersuchungen im Zusammenhang mit den Haltestellen wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Grosskreisel durchgeführt und dokumentiert [7].

Ebenso wurden auch alternative Linienführungen für das Tram geprüft. So würde eine Führung des Tram Nr. 4 via Neumühlequai zwar den Knoten Bahnhofplatz/Bahnhofquai entlasten, auf der anderen Seite würde sich aber die MIV-Leistungsfähigkeit an den hochbelasteten Knoten Museumstrasse/Bahnhofquai und am Walchetor spürbar verschlechtern, Umsteigebeziehungen zu den Linien 11 und 14 würden entfallen und schlussendlich wird die geometrische Machbarkeit einer solchen Gleisanlage am Central als sehr aufwendig und kaum umsetzbar eingeschätzt.

Die Führung einer oder mehrerer Tramlinien durch den Stadttunnel unter dem HB wäre gemäss Vereinbarung mit dem ASTRA nur als temporäre Massnahme (für 15 Jahre) möglich und müsste dann wieder zurückgebaut werden. Zudem wäre bei einer Integration eines Trams in den Stadttunnel vorgängig eine Neukonzeption des ÖV-Netzes notwendig. Daher ist die Verlegung von Tramlinien in den Stadttunnel keine weiterzuverfolgende Option.

Auch wurde die Führung der Trams zwischen Bahnhofplatz und Stauffacher via Postbrücke geprüft. Bei einer solchen Lösung wäre die, für die Erschliessung der Innenstadt wichtige Haltestelle Löwenplatz nicht mehr bedient. Zudem sollen rund um die Kasernenstrasse und Postbrücke grosszügige Flächen für den Fussverkehr erstellt werden, was mit einer solchen Tramführung nicht mehr möglich wäre.

7.2 Motorisierter Individualverkehr

Für den MIV wurde die Idee eines „Grosskreisels“ untersucht [7]. Auf den Abschnitten Walchebrücke, Bahnhofquai, Bahnhofbrücke, Central und Neumühlequai würde der MIV in einem „Grosskreisel“ im Gegenuhrzeigersinn zirkulieren. Damit wäre es möglich, die westliche Seite der heutigen Unterführung im Bahnhofquai aufzuheben und die Haltestelle HB/Bahnhofquai in Seitenlage vor dem HB anzuordnen. Auf der Limmatseite könnte dann mehr Platz für den Fussverkehr geschaffen werden. Es zeigte sich aber im Rahmen der Untersuchung, dass dieser Ansatz mit erheblichen Nachteilen verbunden ist. Die bei einem Grosskreisel notwendigen separaten Velowege liessen sich nicht in das bestehende Netz mit Velostreifen auf der Fahrbahn integrieren. Für den Fussverkehr wäre mit längeren Wartezeiten bei der Querung zu rechnen und die bestehenden Zugänge zur unterirdischen Railcity würden entfallen. Für den ÖV würde der viergleisige Warteraum auf dem Bahnhofplatz, der aus betrieblichen Gründen heute unverzichtbar ist, entfallen. Ungeachtet der grossen Aufwände und Risiken und den einschneidenden Konsequenzen für die Anlieferung Railcity könnte der Grosskreisel lediglich aus städtebaulicher Sicht einen Nutzen stiften. Es wurde entschieden, diese Idee nicht weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der Planungen zur Gleissanierung am Central wurden auch verschiedene Varianten für das Central untersucht. Aufgrund der ungenügenden MIV-Kapazität wurden diese jedoch wieder verworfen und für den Gleisersatz eine Variante 0+ umgesetzt.

7.3 Testplanung Flussraumprojekte

Die Testplanung Flussraumprojekte [2] wurde 2011 unter der Federführung des AfS und mit Beteiligung weiterer städtischer und kantonaler Ämter durchgeführt. Im Vorfeld dieser Testplanung, wurden für den Bereich Bahnhofquai/Central die verkehrliche und städtebauliche Vorarbeiten für den Masterplan [1] unter der Leitung des TAZ durchgeführt, die in die Testplanung Flussraumprojekte eingeflossen sind. Mit den Vorarbeiten wurde im Wesentlichen auf folgende Stossrichtungen fokussiert:

- Verlagerung der Nord-Süd Beziehung auf den Neumühlequai, damit der Bahnhofquai entlastet wird.
- Verschiebung und Verlängerung der Unterführung Bahnhofquai zugunsten eines grösseren Platzbereichs zwischen Haupthalle und Limmat
- Verlegung der Haltestelle Bahnhofquai vor die Haupthalle

Eine wesentliche Hürde waren die umfangreichen Umbauten im Untergrund (Anlieferung und Kältezentrale Shopville), welche bei einer Verlegung der Unterführung zwingend notwendig sind. Im Rahmen der anschliessenden Testplanung Flussraumprojekte wurde darauf aufbauend die Idee von einem Grosskreisel entwickelt, die dann 2016 mit der Machbarkeitsstudie Grosskreisel [7] vertieft untersucht und schlussendlich wieder verworfen wurde. Die Frage wie der Bahnhofquai langfristig neugestaltet werden kann und ob und wie tatsächlich eine Platzsituation an diesem Ort möglich ist, wurde bisher nicht befriedigend gelöst.

7.4 Masterplan Stadtklima – Fachplanung Hitzeminderung

Die Klimaanalyse Zürich (KLAZ 2011) hat eine fundierte Basis zum Umgang mit Hitze gelegt. Ihre übergeordnete Zielsetzung wird im Masterplan Stadtklima – Fachplanung Hitzeminderung aufgegriffen und durch eine differenzierte räumliche Verortung von Paketen mit Handlungsansätzen konkretisiert. Hauptziele des Masterplans Stadtklima – Fachplanung Hitzeminderung sind:

- Überwärmung im gesamten Stadtgebiet vermeiden
- überwärmte Stadtgebiete gezielt entlasten
- das gut funktionierende Kaltluftsystem der Stadt Zürich erhalten

Aufbauend auf Grundlagen und ergänzend durchgeführten Wirkungsanalysen werden Handlungsfelder und -ansätze abgeleitet und schliesslich in Teilplänen dargestellt. Die Fachplanung Hitzeminderung zeigt flächendeckend für das gesamte Stadtgebiet die möglichen Handlungsweisen zur Reduktion der Hitzebelastung in den Stadträumen auf. Jedem Stadtstrukturtyp wird ein Paket von besonders wirksamen Handlungsansätzen zugewiesen. Im Rahmen der Planungen für den Masterplan HB / Central sind die vorgeschlagenen Handlungsansätze zu prüfen und anzuwenden. Solche Handlungsansätze können z. B. sein (nicht abschliessend):

- Aufenthalts-, Bewegungs- und Verkehrsräume beschatten, z. B. durch Grossbäume
- Aufenthalts- und Bewegungsflächen entsiegeln und begrünen
- Gebäudestellungen auf Luftaustausch ausrichten
- Dächer und Fassaden klimawirksam begrünen
- Materialien mit hoher Albedo für Strassen- und Platzoberflächen verwenden

Die Fachplanung Hitzeminderung wird bis zum Beginn der Stufe 1 veröffentlicht und als Planungsgrundlage zur Verfügung gestellt.

7.5 Papierwerd-Areal

In der Motion GR 2013/49 wurde der Stadtrat aufgefordert, eine kreditschaffende Weisung für die Neugestaltung des Papierwerd-Areals vorzulegen. Im Auftrag des TAZ wurden eine entsprechende Machbarkeitsstudie und zwei Vertiefungsstudien (jeweils betreffend Verkehr und Nutzungen) durchgeführt und auf dieser Basis eine Bestvariante bestimmt, die mit der Weisung vom 1. Februar 2018 dem Gemeinderat vorgelegt wurde [18]. Wesentliche Merkmale dieser Variante sind:

- Abriss des heutigen Globusprovisoriums
- Verlegung des heutigen Coop in das erste UG
- ein Pavillon als Zugang zu den Untergeschossen
- Umgestaltung als öffentlicher Platz
- Optionale Verlegung der Rampen der Unterführung Bahnhofquai in Richtung Uraniastrasse
- Neubau des Mühlestegs in Verlängerung zum Beatenplatz

Durch Beschluss des Gemeinderats vom 27. Februar 2019 wird die Weisung 2018/47 an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten eine neue Weisung vorzulegen für die Erarbeitung eines umfassenden Berichts mit einer Auslegeordnung über die möglichen und gewünschten Nutzungsvarianten an diesem Ort. Für diese Auslegeordnung sind das betroffene Quartier, die Nutzenden der heutigen Örtlichkeit, Fachkreise sowie weitere Interessierte zu involvieren.
Weiter soll als Übergangslösung auch aufgezeigt werden, wie sich kurzfristig die Nutzung für die Öffentlichkeit (z. B. Zugänglichkeit zum Dach und zur Limmat) verbessern lässt.

Im Vordergrund stehen kurz-, mittel- und langfristige Szenarien:

- Wie kann das bestehende Gebäude aufgewertet und der Bevölkerung (kurzfristig) zugänglich gemacht werden?
- Soll/kann (Konstruktion, baulicher Zustand) das Provisorium langfristig erhalten werden und wenn ja, welche Nutzungen soll es beherbergen?
- Wie könnte die Zugänglichkeit/der Bezug zum Flussraum verbessert werden, mit oder ohne Gebäude?
- Welche öffentlichen Räume entstehen im Grossraum HB / Central und was bieten diese den Nutzenden? Was müsste komplementär dazu auf dem Papierwerd-Areal angeboten werden?

Das Amt für Städtebau erarbeitet in diesem Zusammenhang einen Vorgehensvorschlag für einen «Strategieprozess Papierwerd-Areal». Ziel dieses Strategieprozesses ist, dass die im Rückweisungsantrag geforderte Auslegeordnung vorliegt und durch die gesamtheitliche Interessensabwägung ein breit abgestützter Entscheid über die Zukunft des Areals getroffen werden kann (siehe dazu auch 8.6).

7.6 Bahnhofbrücke

Um (Eigen-)Behinderungen der Trams zu reduzieren und mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr zu gewinnen, soll die Bahnhofbrücke auf der Nordseite verbreitert werden. Zu diesem Zweck wurden eine Machbarkeitsstudie und eine Verkehrssimulation durchgeführt [3], [5].

Gemäss den Erkenntnissen aus der Verkehrsstudie Bahnhofbrücke [5] und einer ÖV-Simulation [3] könnten mit einer Brückenverbreiterung an der Nordseite (unterwasserseitig) und mit einem 3. oder 4. Gleis auf der Brücke, die heutigen Behinderungen im Tramverkehr deutlich reduziert werden. Mit einer Brückenverbreiterung könnte auch mehr Fläche für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Erkenntnisse der Studie sollen bei der Testplanung HB / Central berücksichtigt werden.

Der Ausbau der Bahnhofbrücke kann unabhängig vom Papierwerd-Areal umgesetzt werden, sofern die Brücke, wie bisher vorgesehen, auf der nördlichen Seite (flussabwärts) erweitert wird [3], [5].

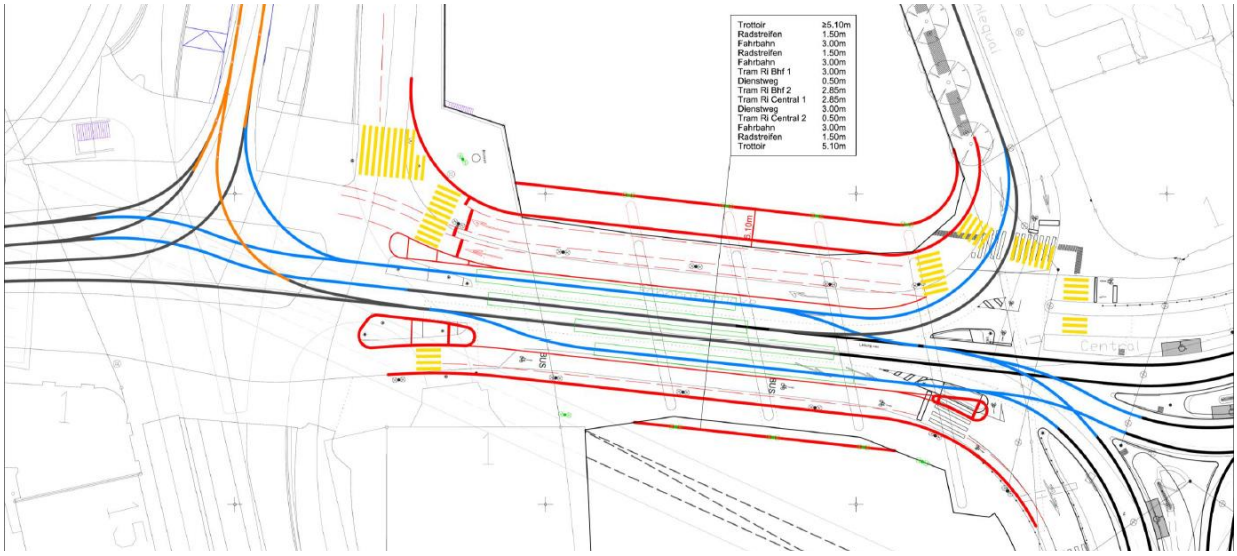


Abbildung 5: Variante 4.1 aus der Machbarkeitsstudie Bahnhofbrücke [5]

7.7 Aufstiegshilfe HGZZ

Aufgrund der erwarteten Nachfrage auf der Verbindung vom HB ins Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ) soll die Fussverkehrsachse HB – Central – Hochschulquartier gestärkt werden. Für die Achse gibt es einen entsprechenden Eintrag im regionalen Richtplan (Teil Fussverkehr). Zentrales Element ist eine mechanische Aufstiegshilfe, mit der die Höhendifferenz vom Central bis zur Polyterrasse überwunden wird. Diese Funktion übernimmt heute die Polybahn, die leistungsmässig aber zunehmend an ihre Grenzen kommt.

Mit einer Machbarkeitsstudie wurde ein sehr breiter Variantenfächer für mögliche Aufstiegshilfen untersucht. Folgende Ansätze werden derzeit noch vertieft untersucht:

- Mechanische oberirdische Aufstiegshilfe (Rolltreppe, Laufband, „Zauberteppich“) als Ergänzung oder Ersatz für die heutige Polybahn.
- Unterirdische Aufstiegshilfe vom Central-Parking zur ETH mit dem Zugang über das Central-Parking (Laufbänder) und der Möglichkeit einer Veloabstellanlage in der bestehenden Tiefgarage. Derzeit besteht zusätzlich eine Untervariante, die eine unterirdische Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem Central vorschlägt.
- Mini U-Bahn mit den Stationen Hauptbahnhof – Uni/ETH (Gloriapark) – Heimplatz – Bahnhof Stadelhofen.

Nach derzeitigem Stand wird 2022/23 eine neue Treppenanlage (nicht mechanisch), parallel zur heutigen Polybahn, erstellt. Eine mechanische Aufstiegshilfe wäre ein zusätzliches und längerfristig zu planendes Angebot.

Lösungsansätze mit einer mechanischen Aufstiegshilfe ab dem Central haben Einfluss auf eine zukünftige Neugestaltung des Platzes, da die Belange des Fussverkehrs noch mehr Gewicht erhalten.

7.8 Netzentwicklungsstrategie VBZ

Die VBZ haben mit der Weiterentwicklung der Netzentwicklungsstrategie begonnen. Der Prozess wird rund zwei Jahre dauern. Aufgrund der zentralen Bedeutung des Hauptbahnhofes und der Bahnhofstrasse/Innenstadt erwarten die VBZ weiterhin die Aufrechterhaltung der bestehenden ÖV-Infrastruktur (Gleisanlagen und Haltestellen gemäss Richtplan), ergänzt mit einer substantiellen Leistungssteigerung auf der Bahnhofbrücke.

Gegenstand der Netzentwicklungsstrategie ist die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der ganzen Stadt Zürich, d.h. ein Konzept und wie die einzelnen Linien geführt werden. Der Prozess wird deshalb unabhängig vom Masterplan HB / Central geführt. Wesentliche Erkenntnisse aus der Arbeit an der Netzentwicklungsstrategie werden in den Masterplan einfliessen. Der Informationsfluss zwischen der Netzentwicklungsstrategie und dem Masterplan wird sichergestellt.

7.9 Haltestelle Bahnhofquai

Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie Grosskreisel [7] wurde der Grundsatzentscheid gefällt, die Unterführung Bahnhofquai und damit auch die Haltestelle in der heutigen Lage zu belassen.

Mit dem derzeit laufenden Projekt Haltestelle Bahnhofquai (Bau-Nr. 14091*)* soll die notwendige Gleiserneuerung stattfinden und die Haltestelle behindertengerecht umgebaut werden. Im Rahmen dieses Projektes wurde ein Variantenstudium zur Haltestelle sowie der Verkehrsführung durchgeführt und mit einem Variantenentscheid abgeschlossen. Das bestehende Dach soll erhalten und verlängert werden. Für das Teilprojekt der Haltestellendächer wird derzeit durch das Amt für Hochbauten ein Wettbewerb vorbereitet. Das Gesamtprojekt befindet sich in der Phase Vorstudie und soll nach aktuellem Terminplan zwischen April 2025 und April 2026 umgesetzt werden.

Der Zustand nach Umsetzung dieses Erhaltungsprojekts mit behindertengerechten Teilerhöhungen ist der Ausgangszustand für eine zukünftige langfristige Lösung.

7.10 Bahnhofquai / Uraniastrasse

Mit dem Vorhaben Bahnhofquai, Rudolf-Brun-Brücke bis Globusprovisorium (Bau-Nr. 13096, Bauzeit 2020) sollen neue Radstreifen erstellt und die bestehenden MIV- und Radstreifen optimiert werden. Dazu wird eine der beiden Rechtsabbiegespuren vom Bahnhofquai in die Uraniastrasse aufgehoben. Da es sich im Wesentlichen nur um eine Anpassung von Markierung und Signalisation handelt, gibt es keine Abhängigkeiten zu den langfristigen Planungen.

7.11 Velostation Stadttunnel

Im bestehenden Stadttunnel unter dem HB soll eine Velostation mit mehr als 1’000 Veloabstellplätzen erstellt werden. Da die Zufahrt von beiden Seiten möglich ist, wird damit auch eine Lücke im Velonetz zwischen dem Kreis 5 (Sihlquai/Limmatstrasse) und der Kasernenstrasse ge-

schlossen. Da das ASTRA sich die Nutzung des Tunnels für den ursprünglichen Zweck (Nationalstrassen Y) vorbehalten möchte, ist die Nutzung auf eine Dauer von 15 Jahren beschränkt. Nach Ablauf der vereinbarten Nutzungsdauer muss die Veloabstellanlage voraussichtlich zurückgebaut werden. Das Vorhaben (Bau-Nr. 11114) befindet sich in der Phase 33 Bewilligung und kommt 2020 zur Abstimmung. Die Bauzeit dauert nach heutigem Stand von Mai 2022 bis Juli 2024.

7.12 Sanierung Zollbrücke und Museumstrasse

Auslöser für diese Massnahmen sind der notwendige Gleisersatz und die Sanierung der Fahrbahn auf der Zollbrücke. Die Gleise sollen in alter Lage saniert werden, da sie über dem Shopville in einem Masse-Feder-System liegen und eine Verlegung sehr aufwändig und teuer wäre. Die Ein-/Ausfahrt Zollstrasse wird für den MIV aufgehoben Die seitlichen Veloabstellplätze beim HB werden neu angeordnet und überdacht. Die Fuss- und Veloquerung bei der Velostation Landesmuseum wird westwärts verschoben. Beim Knoten vor der Walchebrücke wird für die Zufahrt zum mittigen Velostreifen ein Horizontalversatz angeordnet. Das Vorhaben (Bau-Nr. 12056) ist derzeit zurückgestellt.

Aufgrund des hohen Alters der Brückenabdichtung findet bereits 2020 eine Erneuerung der Tramgleise auf der Zollbrücke statt (Bau-Nr. 19513).

7.13 Zollstrasse / Sihlquai

Das Vorhaben beinhaltet eine Neugestaltung der Zollstrasse / des Bahnhofplatzes Nord in Abstimmung mit dem Projekt Zollstrasse. Das Ziel ist es, die Richtplaneinträge betreffend Velo umzusetzen und eine Platzsituation beim Zugang zum HB (Passage Sihlquai) zu schaffen (Bau-Nr. 14062, Bauzeit 2021).

7.14 Postbrücke

Das Projekt (Bau-Nr. 07'098) beinhaltet den städtischen Teil und die Fertigstellung des Europaplatzes sowie die Instandstellung der Postbrücke. Der ganze Abschnitt wird als Begegnungszone ausgebildet. Eine grössere Anzahl neuer Taxiplätze auf der Postbrücke ermöglicht eine Neuorganisation der Taxiplätze auf dem Bahnhofplatz. Die Umsetzung ist von Februar 2020 bis Oktober 2024 geplant.

7.15 Veloverbindung Gessnerbrücke

Ab 2022 startet der Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof. Die südliche Zugangsrampe befindet sich seitlich im Strassenraum der Kasernenstrasse und wird derzeit als Zugang zur Velostation Süd genutzt. Auf der Gessnerbrücke verlaufen verschiedene Velorouten gemäss Richtplan; der Ort bildet so einen wichtigen Ausgangspunkt für den Zugang zur Rampe des Stadttunnels. Auf der Brücke kumulieren sich die verkehrlichen Ansprüche aus dem Fuss-, Velo-, dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr sowie Ansprüche

der anstossenden Grundstücke (Aussenbestuhlung Rio-Bar, Anlieferung der Grundstücke etc.). Aktuell wird der Veloverkehr im Bereich der Gessnerbrücke auf deren Nordseite mit einer ca. 4.35 m breiten Fläche gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt. Die Mischnutzung führt zu einer ungenügenden Qualität bzw. zu einem erheblich eingeschränkten Nutzungskomfort für den Fuss- und Veloverkehr. Da beide Verkehrsnutzungen in Zukunft zunehmen werden, ist von einer weiteren Verschlechterung der Situation auszugehen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie «Veloverbindung Gessnerbrücke – Schweizergasse» wurden durch das Tiefbauamt verschiedene Varianten zu Verbesserung des Veloverkehrs und der Anbindung an den Stadttunnel geprüft. Als Bestvariante (Variante 1) empfiehlt die Studie einen zusätzlichen Steg für den Veloverkehr (Fussgänger erlaubt) in der Verlängerung der Schweizergasse mit Anbindung an die Rampe Stadttunnel.

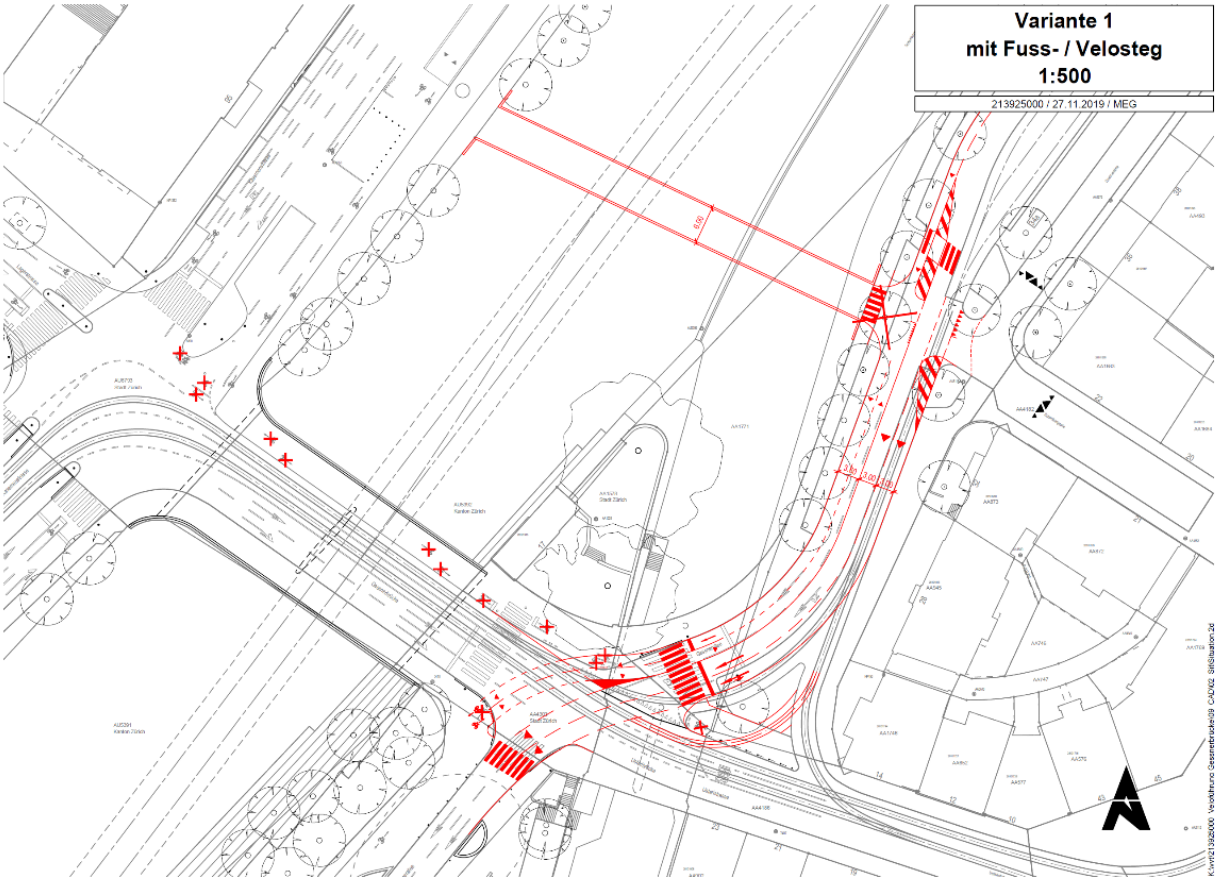


Abbildung 6: Variante 1 aus der Machbarkeitsstudie «Veloverbindung Gessnerbrücke – Schweizergasse» [5]

Sollte die Variante 1 Steg nicht weiterverfolgt werden, kann auf die Variante 2 mit beidseitigen Velostreifen auf der Brücke zurückgegriffen werden. Durch die beidseitigen Velostreifen können dem Fussverkehr fast durchgängig eigene Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt werden.

Der vorgeschlagene Steg hängt städtebaulich-verkehrlich mit dem geplanten Schützensteg in der Verlängerung der Schützengasse mit Anbindung an die Europaallee zusammen und ist da-

von abhängig (siehe 7.16). Die Bedeutung und Funktion der beiden Stege im Stadtraum müssen in Bezug auf den Vorschlag der Studie neu bewertet werden (siehe 8.7). Es stellt sich die Frage, ob in dem begrenzten Raum zwischen Post- und Gessnerbrücke zwei Stege oder nur ein Steg umgesetzt werden sollen. Wenn nur ein Steg als richtig erachtet wird, muss die Frage beantwortet werden, wo städtebaulich und verkehrlich die beste Lage für eine Verbindung über den Flussraum ist.

7.16 Schützensteg

Das Projekt (Bau-Nr. 08109) beinhaltet einen neuen Fussgängersteg über die Sihl als Verbindung der Europaallee mit der City, um den Umweg über Postbrücke – Bahnhofplatz abzukürzen. Projektbestandteil ist auch eine Anpassung in der Gessnerallee für die Fussgängerführung in die Schützengasse. Die Bauzeit gemäss aktueller Planung wäre von 8/2024 bis 5/2025.

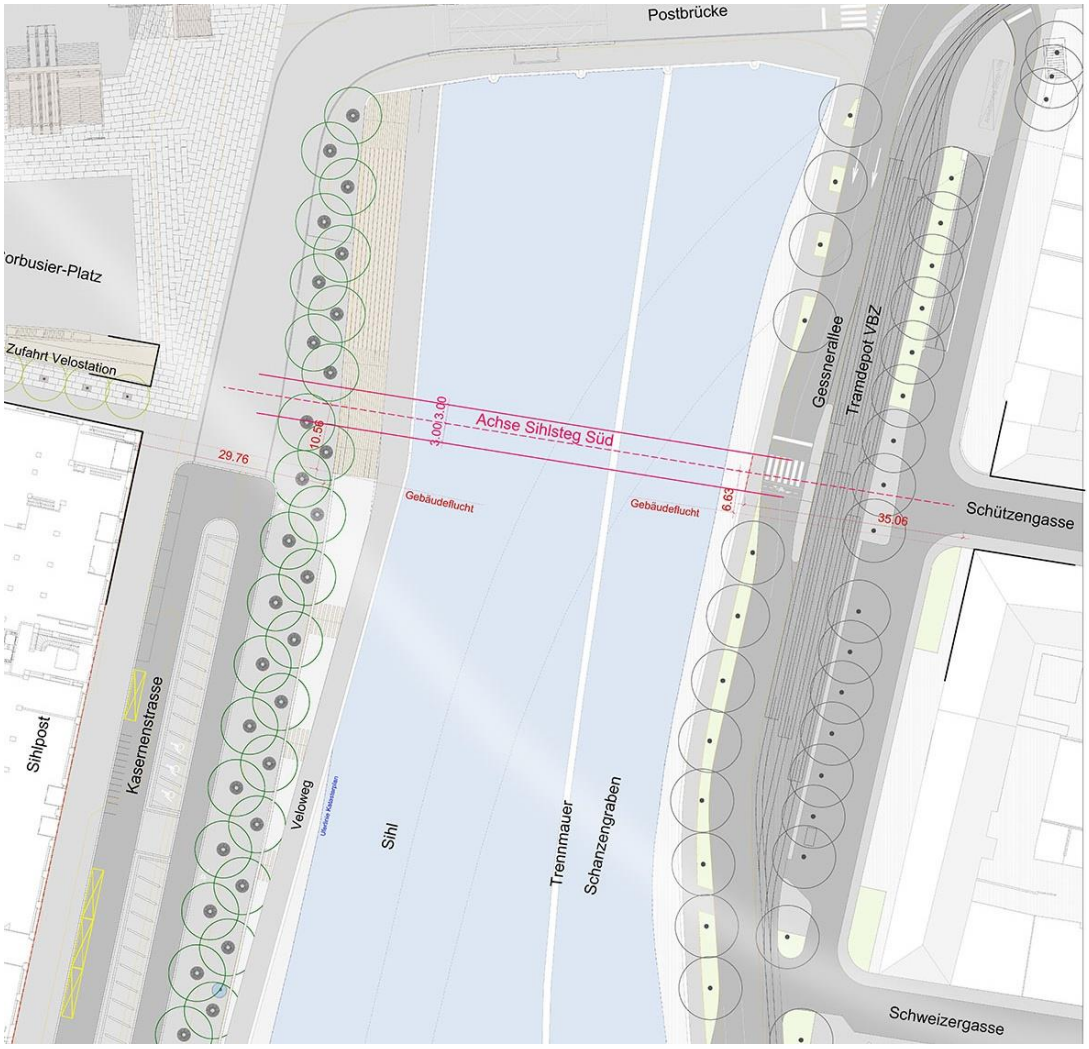


Abbildung 7: geplante Lage Schützensteg (ehem. Sihlsteg) gemäss der Vorstudie «Sihlsteg Süd» 2010 [5]

7.17 Gessnerallee, Bahnhofplatz bis Usteriastrasse

Das Projekt betrifft die VBZ-Betriebsgleise im Zusammenhang mit dem Projekt Schützensteg. Gemäss Vorgaben der VBZ sollen hier sechs Standplätze für wendende Trams angeboten werden. Die Massnahme soll als Mittelfristmassahme für den Übergang vom Schützensteg zu Schützengasse entwickelt werden und ist derzeit noch in der Phase Bedürfniskoordination (Bau-Nr. 16055, Bauzeit ab 2027).

7.18 Kasernenstrasse

Der Perimeter des Projektes Nr. 20001 Kasernenstrasse war ursprünglich Teil des Projektes Nr. 07098. Aufgrund eines Postulates GR Nr. 2019/528 wird der Abschnitt nochmals überarbeitet: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das Strassenprojekt Kasernenstrasse (Bau Nr. 07098) vor der Sihlpost (Lagerstrasse bis Beginn Europaallee) komplett überarbeitet werden kann. Dabei sind aufgrund der heutigen Nachfrage genügend oberirdische Veloabstellplätze anzuordnen. Die im Regionalen Richtplan vorgesehenen Radwege in beide Richtungen sind sicher, ausreichend breit und lückenlos zu erstellen. Die Fusswegverbindung von der Passage Sihlquai bis zur Lagerstrasse und zur Tram- und Bushaltestelle «Sihlpost/HB» ist deutlich grosszügiger zu konzipieren. Zu integrieren ist eine gewisse Anzahl an Behindertenparkplätzen. Auch ist sicherzustellen, dass durch Manöver von Fahrzeugen kein Rückstau in den Kreuzungsbereich entsteht. Die Geschwindigkeit ist auf ein Tieftempokonzept auszurichten».
Das Projekt befindet sich in der Phase Bedürfniskoordination. Die Realisierung ist für 2024 vorgesehen.

7.19 Sihlböschung

Im Zuge der Sanierung von Kasernenstrasse und Postbrücke sowie der Gestaltung des zukünftigen Europaplatzes wird die Böschung zur Sihl als Aufenthaltsraum mit Stufenanlage neugestaltet. Das Vorhaben (Bau-Nr. 13091) befindet sich in der Phase Bewilligung. Die Bauzeit gemäss heutiger Planung ist von 3/2024 bis 4/2025.

7.20 Mattensteg

Im Rahmen der geplanten Sanierung des Platzspitzwehrs wurde durch den Kanton ein Projekt ausgearbeitet, welches anstelle des bestehenden Mattenstegs eine neue Dienstbrücke vorsieht. Der Mattensteg befindet sich im Inventar der schützenswerten Bauten. Aus diesem Grund wurde entschieden, den bestehenden Mattensteg ca. 70 m weiter flussaufwärts zu versetzen. Der Steg bietet an der neuen Lage eine Verbindung für Zu Fuss Gehende und Velofahrende aus dem Platzspitzpark an das Sihlquai und die Ausstellungsstrasse an. Das Vorhaben (Bau-Nr. 08507) befindet sich in der Phase Bauprojekt. Die Realisierung ist von 2/2021 bis 4/2022 vorgesehen.

7.21 Gewässerraumfestlegung

Durch den Kanton Zürich (AWEL) werden derzeit die Gewässerräume in den Siedlungsgebieten und festgesetzt. Diese haben zum Ziel, Gewässer langfristig zu sichern (Wahrnehmung natürlicher Funktionen, Revitalisierung, Hochwasserschutz). Das laufende Festlegungsverfahren betrifft unter anderem auch die Limmat und die Sihl als kantonale Gewässer. Der Entwurf befindet sich derzeit in Vernehmlassung, anschliessend ist eine öffentliche Auflage geplant. Die festgesetzten Gewässerräume werden Rahmenbedingungen für zukünftige Projekte darstellen. Bereits bestehenden Bauten und Verkehrsanlagen können grundsätzlich bestehen bleiben, sofern diese standortgebunden sind. Neue Anlagen und Bauten müssen die geltenden und zukünftigen gesetzlichen Vorgaben des Gewässerschutzes berücksichtigen.

8. Aufgabenstellung und Leitfragen

8.1 Allgemeines

Mit dem «Masterplan HB / Central 2050» soll ein Zukunftsbild entwickelt werden, das behördenanweisende Grundlage für die städtebauliche, stadträumlich, sozialräumliche, verkehrliche und stadtklimatische Weiterentwicklung von Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Museumstrasse, Bahnhofbrücke, Papierwerd-Areal und Central ist.

Aus städtebaulicher und stadträumlicher Sicht geht es um die Frage, welche Strassenräume um den Hauptbahnhof als öffentliche Räume für Aufenthalt und Begegnung ausgestaltet und zurückgewonnen werden können und welche gebaute Situation (Gebäudestruktur, vorhandene Nutzungen) die besten Voraussetzungen dafür bietet. Im Zentrum stehen die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen (PendlerInnen, Beschäftigte, Besuchende der Innenstadt etc.). Die Qualitäten der unterschiedlichen Orte (Flussraum/Institutionen/Bahnhofstrasse/ÖV-Knoten) sollen wahrnehmbar gemacht werden, sodass sie ihrer Ankunfts- und Verteilerfunktion gerecht werden.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Anliegen haben auf die vorhandenen Spielräume und Gestaltungsmöglichkeiten wesentlichen Einfluss. So steht die Frage im Raum, ob durch eine Neuordnung der Tram- und Bushaltestellen im Umfeld des Bahnhofes der ÖV-Betrieb optimiert und die Qualität für die Fahrgäste verbessert werden kann und gleichzeitig für den Fussverkehr mehr Raum geschaffen werden kann, im Sinne von Aufenthalt- und Begegnungsmöglichkeiten. Gleichzeitig wird im VBZ-Netz zukünftig mehr Transportkapazität benötigt, was mehr Kurse zur Folge hat.

Die Achsen rund um Hauptbahnhof / Central sind kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen, deren Funktion gemäss Richtplanung erhalten werden muss. Eine massgebliche Reduktion der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr ist nur dann möglich, wenn deren Machbarkeit dank Verkehrsmanagement und/oder Verlagerung auf andere Verkehrsachsen oder Verlagerung auf andere Verkehrsmittel plausibel und nachvollziehbar aufgezeigt wird.

Es besteht ein Spannungsfeld zwischen den städtebaulichen, stadträumlichen, sozialräumlichen und stadtklimatischen Anliegen und den bestehenden und zukünftig erforderlichen Verkehrsanlagen, die den Raum um den HB massgeblich bestimmen und die Gestaltungsmöglichkeiten letztendlich auch einschränken. Können die städtebaulich-stadträumlichen Anforderungen mit den verkehrlich-funktionalen Bedürfnissen nicht in Einklang gebracht werden, muss eine Priorisierung erfolgen.

Daher sind im Rahmen der Testplanung gewisse Abwägungen erforderlich, sodass mit dem Masterplan HB /Central 2050 ein breit abgestütztes städtebaulich-stadträumlich-sozialräumlich-verkehrlich-stadtklimatisches Zukunftsbild festgelegt werden kann. Der Masterplan zeigt eine Entwicklungsvorstellung bis 2050 auf und macht Aussagen zu Umsetzungsmassnahmen und den angestrebten Etappierungsschritten.

Die grundsätzliche Aufgabenstellung kann durch folgende Leitfragen charakterisiert werden:

Städtebau / Stadtraum /Sozialraum / Stadtklima

- Welche stadträumlichen und sozialräumlichen Defizite und Potenziale je Teilraum (Bahnhofplatz, Bahnhofquai etc.) lassen sich benennen und wie können die Potenziale genutzt werden? Welches Potenzial besteht, dem Gesamtraum eine neue Identität im Stadtraum zu geben.
- Wo sollen und wo können – aufgrund der zahlreichen funktionalen Abhängigkeiten – öffentliche Räume entstehen? Welche Funktionen und Qualitäten sollen diese Räume im Spannungsfeld zwischen Ankunft, Aufenthalt und Durchgang erfüllen?
- Wie können diese öffentlichen Räume ihren Funktionen, z. B. als Ort der Ankunft/Orientierung, gerecht werden und die unterschiedlichen Qualitäten dieser Orte (Flussraum / Institutionen / Bahnhofstrasse / ÖV-Knoten) besser wahrnehmbar gemacht werden?
- Wo kann welcher Raum für Aufenthalt und Begegnung geschaffen werden? Welche gebaute Situation (Gebäudestruktur, vorhandene Nutzungen) bietet die besten Voraussetzungen für welche Art von zukünftigem Raum? Können neue städtebauliche Qualitäten und Handlungsspielräume dadurch gewonnen werden, dass einzelne Gebäude (Habis Royal, Papierwerd-Areal) infrage gestellt werden?
- Welche unterschiedlichen Nutzergruppen sind zu identifizieren und welche spezifischen Bedürfnisse gilt es an den verschiedenen Orten zu berücksichtigen? Welche Nutzergruppen stehen wo im Fokus?
- Was für ein Nutzungspotenzial des Stadtraumes kann identifiziert werden (Was ist die Geschichte des Stadtraumes? Wie wird der Raum genutzt und welche Bedeutung wird ihm zugeschrieben?) Was sind die Anforderungen (Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten des Treffpunktes, Durchgangsortes, Ankunftsortes etc.) an die Gestaltung des Stadtraumes durch das identifizierte Nutzungspotenzial? Wie kann der Gestaltung der Nutzungsvielfalt des Stadtraumes (Gewerbe, Verkehr, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum etc.) Rechnung getragen werden?
- Erdgeschossnutzungen und Aussenraum beeinflussen sich gegenseitig und generieren gemeinsam «städtischen Raum». An welchen Orten müssen diese Wechselwirkungen besonders berücksichtigt werden und wie wird dies erreicht?
- Welche Handlungsansätze der Fachplanung Hitzeminderung können einen Beitrag zur Verbesserung des lokalen Stadtklimas leisten? Welche Massnahmen (z. B. Aufenthalts- und Bewegungsflächen entsiegeln/begrünen oder Verkehrsräume beschatten) können die Ziele der Reduktion von Wärmebelastung und Luftschadstoffen langfristig unterstützen?

Fussverkehr

- Welches sind heute und künftig die wichtigen Fussgängerbeziehungen im Umfeld des Bahnhofes? Wie muss die Infrastruktur für die Zu Fuss Gehenden dimensioniert und gestaltet werden?
- An welchen Orten befinden sich heute und in Zukunft die wichtigen Querungen für den Fussverkehr? Wie können diese realisiert und wie sollen sie ausgestaltet werden?
- Wie kann die Barrierewirkung der Verkehrsinfrastrukturen, namentlich jener für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr, für den Fussverkehr reduziert werden?

Veloverkehr

- Welches sind die wichtigen Beziehungen für den Veloverkehr im Umfeld des Bahnhofs? Stimmen die Richtplaneinträge für die unterschiedlichen Nutzergruppen? Wie muss die Infrastruktur für den Veloverkehr dimensioniert und ausgebildet werden?
- Wie können die Veloverbindungen im Umfeld des Bahnhofs als Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof und auch als Stadtverbindungen aufgewertet und sicher gestaltet werden?
- Wo und wie sollen die Velo-Abstellanlagen im Umfeld des Bahnhofes situiert und ausgestaltet werden? Wie erfolgt die Zu- und Wegfahrt?

Öffentlicher Verkehr

- Welches sind die wichtigen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Tram/Bus sowie zwischen Tram/Bus untereinander? Können die Umsteigebeziehungen verbessert werden?
- Können durch eine Neuordnung der Tram- und Bushaltestellen im Umfeld des Bahnhofes der ÖV-Betrieb optimiert, die Orientierung und Qualität für die Fahrgäste und die hindernisfreie Zugänglichkeit verbessert werden?
- Sind am Central eine ÖV-Kapazitätserhöhung und eine hindernisfreie Gestaltung möglich? Wie können diese umgesetzt und gleichzeitig der Knotenbereich für Zu Fuss Gehende und Velofahrende aufgewertet werden?

Motorisierter Individualverkehr

- Wie kann die übergeordnete Verbindungsfunktion möglichst stadtverträglich gewährleistet oder umgelagert werden?
- Gibt es Alternativen für die übergeordneten Richtplaneinträge für den motorisierten Individualverkehr? Welche Potentiale ergeben sich für die Gestaltung des Raumes HB / Central? Welche Auswirkungen / Konsequenzen müssen hierfür in Kauf genommen werden?
- Wie kann die Anlieferung des Gewerbes und der Liegenschaften auch zukünftig gewährleistet und wo notwendig optimiert werden?
- Wie viele Standplätze für Kiss&Ride, Taxis oder alternative Dienstleister sind im Umfeld des Bahnhofs erforderlich und wo können diese angeordnet werden?

8.2 Bahnhofplatz

Im Bedeutungsplan der Stadt Zürich ist der Bahnhofplatz als international und landesweit bedeutender öffentlicher Strassenraum eingestuft. Er ist ein wichtiges Scharnier zwischen dem Bahnhof und dem Bahnhofsquartier. In seiner heutigen verkehrsorientierten Gestaltung wird er diesen Anforderungen jedoch nur bedingt gerecht.

Aufgrund der Strassenbreite mit je zwei Fahrstreifen pro Richtung, der Tramhaltestelle in Mittellage und einer vergleichsweisen hohen MIV-Belastung (in ASP mehr als 900 Fz/h Richtung Gessnerallee), hat der Bahnhofplatz einen stark verkehrsorientierten Charakter und eine grosse Trennwirkung.

Auf dem Bahnhofsvorplatz drängen sich sehr viele Nutzungen auf engem Raum. Gleichzeitig gibt es ein sehr hohes Fussgängeraufkommen, wobei der Raum für den Fussverkehr im Eingangsbereich und im Bereich neben dem Brunnen bereits heute zu knapp bemessen ist. Bei steigendem Personenaufkommen ist hier mit Engpässen zu rechnen. Die östliche Fussgängerquerung an der Löwenstrasse ist ebenfalls stark frequentiert und auf der Fussgängerschutzinsel Löwenstrasse ist in Spitzenzeiten bereits heute zu wenig Platz.

Die Aufgabenstellung für den Bahnhofplatz beinhaltet:

- Einen repräsentativen Ankunftsort schaffen, der seiner Verteilfunktion als Umsteigeknoten und der Scharnierfunktion (Anbindung Bahnhofstrasse/See) gerecht wird.
- Die hochwertige Bebauung mit den Erdgeschossnutzungen und Vorbereichen soll genutzt werden, um den Platz aufzuwerten.
- Verbesserungen für den Fussverkehr durch Aufwertung der ebenerdigen Querungen des Bahnhofplatzes, damit die Zugänge zur Löwenstrasse, zur Lintheschergasse, zur Bahnhofstrasse und zur Waisenhausstrasse direkt ermöglicht werden. Abbau der Barrierewirkung.
- Verbesserungen für den Veloverkehr. Das vorhandene Veloangebot endet heute an der Einfahrt zu den Taxiplätzen. Auf dem Bahnhofplatz gibt es heute kein Angebot für den Veloverkehr. Aufgrund der fehlenden Velostreifen und der vergleichsweisen hohen Verkehrsmenge ist die heutige Situation für Velofahrende gefährlich (v.a. das Linksabbiegen in die Löwenstrasse).
- Die Bushaltestelle vor dem HB-Haupteingang soll behindertengerecht umgestaltet werden.
- Die Taxiabwicklung auf dem Bahnhofsvorplatz soll optimiert werden, sodass sie weniger Raum in Anspruch nimmt.

Wichtige Leitfragen im Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz sind:

- Wie kann der Bahnhofplatz als bedeutsamer öffentlicher Raum im städtebaulichen Kontext und unter Einbezug der historischen Bausubstanz weiterentwickelt werden, damit er

seiner Funktion als repräsentativer Ankunftsort gerecht wird? Welche verkehrlichen Voraussetzungen und/oder Konsequenzen sind hierzu zu gewärtigen? Welche Nutzungskonflikte sind zu beachten?

- Soll der Bahnhofplatz zur Europaallee hin geöffnet werden? Welcher städtebauliche und verkehrliche Gewinn kann erzielt werden, wenn das Gebäude «Habis Royal» in Frage gestellt wird?
- Wie kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, indem Verkehrsgefahren und gefährliche Konfliktsituationen minimiert werden?
- Wie kann mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des ÖV (nachfrageorientiert) und des MIV (angebotsorientiert) sichergestellt werden?

Im Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz wird auf die «Machbarkeitsstudie Bahnhofplatz» von «stadt raum verkehr» vom 05.08.2015 verwiesen [8].

8.3 Bahnhofquai / Walchebrücke

Die heutige Situation am Bahnhofquai wird der hohen Bedeutung des Ortes für die Stadt Zürich nicht gerecht. Der Raum zwischen Bahnhof und Ufermauer ist durch die Haltestelle und die Strasse (Rampen) zerschnitten und der Bezug zur Limmat ist nicht erkennbar. Für die Querung auf die Limmatseite steht nur ein Fussgängerstreifen oder die Unterführung zur Walchebrücke zur Verfügung. Das Veloangebot entlang der Ufermauer in Richtung Walchebrücke ist ungenügend.

Die bisherigen Untersuchungen [7] haben gezeigt, dass mit der heutigen Lage der Unterführung Bahnhofquai nur wenig Gestaltungsspielraum für eine grundsätzliche Neugestaltung des Bahnhofquai besteht. Eine Verlegung der heutigen Unterführung Bahnhofquai würde die angrenzenden unterirdischen Bauten tangieren (Anlieferung Shopville, Kältezentrale SBB, Tiefgarage Globusprovisorium) und ist daher auch mit entsprechenden Risiken und Kosten verbunden. Dieser Umstand muss bei einer zukünftigen Lösung für den Bahnhofquai mitberücksichtigt werden, da er massgeblichen Einfluss auf die technische Umsetzbarkeit und die Kosten hat. Falls vorgeschlagen wird, die Unterführung Bahnhofquai zu verlegen, muss gleichzeitig für die Anlieferung des Shopville eine funktionierende Lösung aufgezeigt werden.

Die Aufgabenstellung für die langfristige Neugestaltung des Bahnhofquais beinhaltet:

- Den Bezug zum Flussraum verbessern, Potenzial für die Schaffung einer Zugänglichkeit zur Limmat überprüfen
- Den Vorbereich des Hauptbahnhofes aufwerten
- Möglichkeiten für Aufenthaltsflächen entlang der Limmat aufzeigen
- Reduktion der MIV-Dominanz und dafür mehr Durchlässigkeit zum Fluss

- Verbesserte Querungsmöglichkeiten durch Aufwertung der Verbindung Bahnhof – Walcheplatz sowie Bahnhof – Landesmuseum für den Fussverkehr.
- Vervollständigen und Aufwerten des Veloangebots insbesondere in Richtung Walchebrücke
- Angebot an Velo-Abstellplätzen im Osten des Bahnhofes schaffen

Wichtige Leitfragen sind:

- Wie kann die stadträumliche und die Aufenthaltsqualität im Vorbereich des Hauptbahnhofes und entlang der Limmat (Ufermauer) verbessert werden?
- Wie kann der Bezug zum Flussraum hergestellt werden, damit die Ankunft in der Stadt an der Limmat zukünftig wahrnehmbar wird?
- Wie kann der notwendige Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des ÖV (nachfrageorientiert) und des MIV (angebotsorientiert) sichergestellt werden?

Folgende Arbeiten haben sich bereits mit dem Bahnhofquai befasst (vgl. Kap. 10 Grundlagen):

[1] Bahnhofquai – Central, Verkehrliche und städtebauliche Vorarbeiten für Masterplan

[2] Testplanung Flussraumprojekte

[7] Machbarkeitsstudie Grosskreisel

8.4 Bahnhofbrücke / Central / Neumühlequai / Limmatquai

Bei der Planung der 2016 abgeschlossenen Gleissanierung wurden in mehreren Verkehrsstudien neue Möglichkeiten der Verkehrsführung am Central untersucht. Die untersuchten Varianten und deren Auswirkungen sind in den entsprechenden Schlussberichten ausführlich dokumentiert [3], [9], [6].

Da der notwendige Gleisersatz nicht weiter verschoben werden konnte, wurde damals (2013) eine Variante 0+ gewählt, die derzeit in Betrieb ist. Nach wie vor wurde aber noch keine langfristige Lösung für das Central gefunden, die alle Anforderungen hinsichtlich ÖV-Betrieb, MIV-Leistungsfähigkeit sowie Fuss- und Veloverkehr erfüllen kann.

Am Central haben zwei weitere Vorhaben Einfluss auf eine zukünftige Neuorganisation des Platzes. Dies sind der von den VBZ geforderte Ausbau der Bahnhofbrücke mit einem dritten und/oder vierten Tramgleis (vgl. Kapitel 7.6) und der Polysteig, die geplante mechanische Aufstiegshilfe ins Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ; vgl. Kapitel 7.7). Für eine Neuorganisation und Umgestaltung des Central müssen diese neuen Vorhaben und die dadurch veränder-

ten Rahmenbedingungen zwingend mitberücksichtigt werden. Die Nutzung der bestehenden öffentliche «Parkgarage am Central» steht aktuell zur Diskussion. Die Art der weiterführenden langfristigen Nutzung ist deshalb zurzeit offen.

Mit der Testplanung HB / Central soll auch aufgezeigt werden, wie die beiden Vorhaben (Neuordnung Central und Aufstiegshilfe HGZZ) in einen Zusammenhang gebracht werden können und welche funktionalen und gestalterischen Anforderungen daraus für das Central selber, aber auch für die Bahnhofbrücke und die Anbindung an den Bahnhof (Querung Bahnhofquai) entstehen.

Aufgabenstellung für Central und Bahnhofbrücke
Die Aufgabenstellung im Rahmen dieser Testplanung umfasst eine Neuorganisation des Central mit hindernisfreien Haltekanten unter Berücksichtigung des Ausbaus der Bahnhofbrücke mit einem dritten und/oder vierten Gleis und einer zukünftigen Aufstiegshilfe HGZZ. Die bisherigen Lösungsansätze für das Central (gemäss den Studien [3], [9], [6]) sollen unter den neuen Randbedingungen weiterentwickelt und verkehrstechnisch überprüft werden. Falls die verkehrlichen und stadträumlichen Anforderungen nicht erfüllt werden können, sind neue Ansätze zu suchen.

Auf der Bahnhofbrücke sind vor allem die Aufteilung des Querschnitts und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs von Interesse.

Bei Bedarf kann das Limmatquai verkehrsfrei (exkl. Anlieferung) mitgeplant werden.

Im Rahmen der Testplanung sollen die folgenden Leitfragen beantwortet werden:

- Wie kann mit einer Neuorganisation des Central eine städtebauliche Aufwertung des Eingangs zum Niederdorf erreicht werden?
- Wie kann die Verbindung Bahnhof – Central für den Fussgängerverkehr insbesondere vor dem Hintergrund der künftigen Entwicklungen im Hochschulgebiet aufgewertet und verbessert werden? Gibt es funktional und städtebaulich überzeugende Alternativen?
- Wie können eine direkte, komfortable und sichere Führung der Zu Fuss Gehenden über den Platz und die Hindernisfreiheit umgesetzt werden?
- Wie können die Veloführung über den Knoten / Platz verbessert werden und die Konflikte Velo / ÖV reduziert werden?
- Wie kann die ÖV-Behinderung in Zukunft reduziert und gleichzeitig die Kapazität für den MIV angebotsorientiert sichergestellt werden?

Für das Central und die Bahnhofbrücke sind folgende Dokumente verfügbar (vgl. Kap. 10 Grundlagen):

[3] Verkehrsstudie Central, Beurteilung von Lösungsansätzen zur Führung von MIV, LV und ÖV, Basler & Hofmann im Auftrag des TAZ, 30.05.2009 (Entwurf) (Link)

[4] ÖV-Simulation Bahnhofbrücke, Verkehrstechnischer Bericht, Gruner AG im Auftrag der VBZ, Schlussbericht vom 21.12.2018 (Link)

[5] Bahnhofbrücke Verkehrsstudie, Machbarkeitsstudie, RK+P AG im Auftrag des TAZ, Schlussbericht vom 03.07.2017 (Link)

[6] Vorstudie Gleissanierung Central und Bahnhofbrücke, TAZ, 22.02.2012 (Link)

[9] Verkehrsstudie Central, Vertiefte Untersuchung der Variante Dreieck, Basler & Hofmann im Auftrag des TAZ und VBZ, 06.01.2011 (Link)

8.5 Museumstrasse / Zollbrücke / Sihlquai

Die Museumsstrasse ist heute stark durch die Anlieferung und Entsorgung entlang des Bahnhofs geprägt. Auf der Seite des Landesmuseums ist die Situation durch den vor kurzem erfolgten Um- und Neubau auf längere Sicht gegeben. Ausser dem neu gestalteten Bereich vor dem Landesmuseum hat die Museumsstrasse nur wenig Aufenthaltsqualität.

Von der Testplanung werden daher erwartet:

- Aufwertung des Zugangs zum Bahnhof aus Richtung Kreis 5 und überprüfen der Lage der Tramhaltestelle
- Wie können die Querungen und die Zugänge zum Landesmuseum und zum Platzspitz-Park als grösstem bahnhofsnahen Freiraum verbessert werden?
- Wie können die Fassade des Landesmuseums und der Fussweg entlang der Museumstrasse besser an den Strassenraum angebunden werden?
- Können Massnahmen im Vorbereich und allenfalls der Fassade des Hauptbahnhofes eine Aufwertung des Strassenraums unterstützen?
- Können neue Nutzungen eine Aufwertung des Strassenraums unterstützen?

Was die Tramhaltestellen anbelangt, so wurde in der Motion GR 2014/308 eine Verlegung der Haltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke vorgeschlagen und/oder eine Zusammenlegung der beiden Haltestellen Sihlquai und Bahnhofquai an diesem Ort.

Auf der Zollbrücke wäre eine behindertengerechte Haltestelle einfacher machbar als an der heutigen Lage und zudem ist eine gute Anbindung an die Passagen Gessnerallee und Sihlquai möglich. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Grosskreisel wurde die Zusammenlegung der Haltestellen untersucht, mit dem Resultat, dass neben den genannten Vorteilen (die unbestritten sind), ebenso gravierende Nachteile entstehen, welche die Vorteile insgesamt aufwiegen und schlussendlich dazu geführt haben, dass eine Zusammenlegung der Haltestellen Sihlquai und Bahnhofquai nicht weiter verfolgt wurde [7]. Eine reine Verschiebung der Haltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke unter Beibehaltung der Haltestelle Bahnhofquai wäre hingegen eine Variante, die weiterhin prüfenswert erscheint. Bisher wurde diese Variante nicht weiter vertieft, da eine reine Verschiebung der Haltestelle Sihlquai im Zusammenhang mit dem untersuchten Grosskreisel nicht relevant gewesen wäre.

Auf der Zollbrücke ist für den Fuss- und Veloverkehr ein Verbesserungspotential festzustellen. Die seitlichen Bereiche für Zu Fuss Gehende sind knapp bemessen und werden durch Veloabstellplätze (auf beiden Seiten) und Parkplätze für den MIV (Seite Bahnhof) zusätzlich beengt. Die vorhandenen Velostreifen sind in beide Fahrtrichtungen zu schmal. Durch rückwärts ausfahrende Fahrzeuge aus den Parkplätzen Seite Bahnhof (Schrägparkplätze) entstehen riskante Manöver für alle Verkehrsteilnehmer.

Im Rahmen der Testplanung soll daher:

- Eine Verlegung der Haltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke nicht nur funktionell/verkehrstechnisch, sondern auch unter stadträumlichen Aspekten untersucht werden, wobei die Abgänge in die Unterführungen Sihlquai und Gessnerallee ausreichend zu dimensionieren und anzuordnen sind.
- Zudem soll ein Augenmerk auf die Verbesserung der Veloführung und der Parkplatzsituation auf der Zollbrücke gelegt werden.

8.6 Bahnhofquai Süd (Papierwerd-Areal / Mühlesteg)

Im Zusammenhang mit der grossräumigen Betrachtung und der Neudefinition und Schaffung von öffentlichen Räumen von unterschiedlicher Art und Qualität soll aufgezeigt werden, welche Konsequenzen die gewählte Strategie für das Papierwerd-Areal hat. Könnte beispielsweise der Bahnhofquai mit einer Aufenthaltsfläche zum/am Fluss aufgewertet werden, wäre ein zusätzlicher Platz auf dem Papierwerd-Areal ggf. nicht plausibel. Ziel ist es, die grossräumigen Zusammenhänge in der Schaffung hochwertiger, repräsentativer, vielfältig nutzbarer und entwicklungsfähiger öffentlicher Räume aufzuzeigen und die Auswirkungen für das Areal am Fluss herzuleiten und eine zukünftige Lösung in diesen Zusammenanhang einzubetten.

Die vom Gemeinderat geforderte Auslegeordnung zur Nutzung und letztendlich die Klärung, ob ein Platz oder altes/neues Gebäude die richtige Lösung darstellt, kann nicht im Rahmen der Testplanung herbeigeführt werden. Vielmehr muss die Testplanung HB/Central die Grundlagen für diesen Grundsatzentscheid liefern, der in einem nachgelagerten und separaten Prozess unter der Führung des AfS gefällt werden soll.

Das Amt für Städtebau erarbeitet aktuell den Prozessvorschlag zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung und Nutzung des Papierwerd-Areals (siehe Kapitel 7.5). Wichtige Grundlage für diese Interessensabwägung werden die Resultate der Testplanung HB / Central sein, die basierend auf der Motion, GR Nr. 2017/136 durchgeführt wird. Die beiden Planungsprozesse sind somit eng zu koordinieren.

Das vorliegende Programm wird bezüglich der Koordination zum Strategieprozess Papierwerd-Areal laufend überprüft und gegebenenfalls aktualisiert.

Die Leitfragen für die Testplanung sind:

- Welche öffentlichen Räume entstehen im Grossraum HB / Central und was bieten diese den Nutzenden? Was müsste komplementär dazu auf dem Papierwerd-Areal angeboten werden?
- Welches Potential hat das Areal für einen Ort für Aufenthalt und Begegnung und wie ist dieses im stadträumlichen Kontext des Betrachtungsperimeters einzuschätzen?
- Welche Anforderungen ergeben sich aus der Erschliessung des Areals und der Anlieferung des Shopville?
- Welche Bedeutung und Funktion soll der Mühlesteg in Zukunft einnehmen? Welche Anforderungen an die Lage, Dimensionierung und Gestaltung ergeben sich daraus?

Mit dem Papierwerd-Areal haben sich bisher die folgenden Studien befasst (vgl. 10 Grundlagen):

[1] Bahnhofquai – Central, Verkehrliche und städtebauliche Vorarbeiten für Masterplan, EBP und ilg santer architekten im Auftrag des TAZ, August 2010 (Link)

[2] Testplanung Flussraumprojekte, Schlussbericht einer internen Studie des AfS, Okt. 2011

[10] Papierwerd-Areal Zürich - Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines Platzes, EBP im Auftrag des TAZ, Bericht vom 24.06.2016 (Link)

[11] Papierwerd-Areal Zürich - Beilage Gesamtbericht, Schlussdokumentation Verkehr, stadt raum verkehr, 06. September 2017 (Link)

[12] Papierwerd-Areal: Potenziale für Nutzung und Stadtraum, Schneider Studer Primas Architekten mit Joëlle Zimmerli, Sylvain Malfroy und Lorenz Eugster, Schlussbericht vom 29.05.2017 (Link)

[13] Papierwerdareal Zürich - Schlussbericht Vertiefungsstudie, EBP im Auftrag des TAZ, Bericht vom 26.01.2019

8.7 Gessnerbrücke / Gessnerallee / Postbrücke / Kasernenstrasse / Schützensteg

Die Gessnerallee ist im Abschnitt Gessnerbrücke bis HB stark durch die Aufstellflächen des Trams geprägt. Die privaten Vorzonen der Bauten dienen mehrheitlich der Parkierung und das Trottoir scheint, «eingeklemmt» zwischen Tram und Parkplätzen, wenig attraktiv. Gemäss Bedeutungsplan der Stadt Zürich ist der Raum an der Sihl, dem HB und der Europaallee ein regional/stadtweit bedeutender Stadtraum. Nach der Fertigstellung der Europaallee, des Bahnhofszugangs am Europaplatz und der geplanten Treppenanlage in der Böschung zur Sihl wird der Raum zukünftig an Bedeutung für den Fussverkehr, den Veloverkehr und den Aufenthalt gewinnen.

Im Rahmen der Testplanung sollen die folgenden Leitfragen beantwortet werden:

- Wo sind heute und wo werden künftig die wichtigen Beziehungen für den Fussverkehr sein und wie muss die Infrastruktur für die Zu Fuss Gehenden mit Blick auf die zu erwartenden Entwicklungen dimensioniert und gestaltet werden?
- Wie kann die Anbindung der Tramhaltestelle Sihlpost/HB an den Hauptbahnhof für Zu Fuss Gehende verbessert werden? Wie muss die Verbindung entlang der Sihlpost dimensioniert werden?
- Wie und in welcher Lage können die angestrebten Veloverbindungen (Stadttunnel/Kasernenstrasse, Lagerstrasse, Löwenplatz und Innenstadt) attraktiv und sicher angeboten werden?
- Wie wird ein zusätzlicher Steg für Velofahrende in der Verlängerung der Schweizergasse (mit Anbindung an den Stadttunnel, siehe Kapitel 7.15) städtebaulich und verkehrlich bewertet? Steht dieser in Konkurrenz zum geplanten Schützensteg oder kann er eine sinnvolle Ergänzung für den Fuss- und Veloverkehr darstellen? Sollen in dem begrenzten Flussraum zwischen Post- und Gessnerbrücke zwei neue Stege umgesetzt werden? Welche Lage und Funktion ist anzustreben, wenn nur ein Steg als zielführend erachtet wird?
- Die Gessnerallee zwischen Sihl und Innenstadt ist heute stark durch den MIV und eine dreispurige Gleisanlage für Trams geprägt. Wie kann die stadträumlich trennende Wirkung reduziert und die Querungsmöglichkeiten für Zu Fuss Gehende und Velofahrende verbessert werden? Welches stadträumliche Potential würde sich durch eine Anpassung der betrieblichen Anforderungen des Trambetriebs und der Parkplätze eröffnen? Wie können neue Räume für Aufenthalt und Begegnung geschaffen und der Bezug zum Flussraum verbessert werden?

Mit dem Raum Gessnerallee / Postbrücke / Kasernenstrasse haben sich bisher die folgenden Studien befasst (vgl. 10 Grundlagen):

[12] Veloverbindung Gesssnerbrücke – Schweizergasse, Machbarkeitsstudie, Gruner AG vom 10. Januar 2020

[15] Vorstudie Sihlsteg Süd (jetzt Schützensteg), Rotzler Krebs Partner, EWP, 8. Oktober 2010

[17] Untersuchungen zur Verlegung Tram auf die Postbrücke: VBZ Netzentwicklungsstrategie 2030, Synthesebericht infras und Metron, 3. Juni 2013

9. Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Lösungsvorschläge erfolgt durch das Beurteilungsgremium anhand der **Leitfragen** (vgl. Kapitel 8) und der nachfolgenden **Beurteilungskriterien**:

- Qualität und Kohärenz des Gesamtkonzeptes Städtebau – Stadtraum – Sozialraum – Stadtklima – Verkehr
- Qualität der themenspezifischen Teilkonzepte und deren Einbindung in den städtischen Kontext
- Nachvollziehbarkeit der getroffenen Interessensabwägungen und Priorisierungen
- Umsetzung der übergeordneten strategischen Ziele und Anforderungen
- Robustheit und Flexibilität der Leitidee für zukünftige Entwicklungen
- Plausibilität der vorgeschlagenen Umsetzungsmassnahmen und Etappierungsschritte
- Verhältnismässigkeit von Aufwand und Nutzen (Wirtschaftlichkeit, Realisierbarkeit)

Die Reihenfolge enthält keine Gewichtung und Wertung. Das Beurteilungsgremium wird aufgrund der aufgeführten Beurteilungskriterien eine Gesamtbeurteilung vornehmen und gestützt darauf der Veranstalterin empfehlen, welche Lösungsvorschläge weiterverfolgt werden sollen.

10. Grundlagen

Die folgenden Grundlagen werden den Bearbeitungsteams für die Bearbeitung in den Stufen 1 und 2 zur Verfügung gestellt.

Plangrundlagen

- AV-Grunddatensatz
- DGM
- Orthofotos
- Werkleitungspläne

Richtpläne, Gestaltungspläne, Konzepte

- Regionaler Richtplan
- Kommunaler Richtplan
- Masterplan Velo
- Strategie Stadträume Zürich
- Alleenkonzept der Stadt Zürich
- Masterplan Stadtklima – Fachplanung Hitzeminderung (noch nicht veröffentlicht)
- RES - Räumliche Entwicklungsstrategie für die Stadt Zürich
- Leitfaden zum Bauen an Stadtachsen und Plätzen
- Weitere Strategiedokumente
- Aufwertung Innenstadt Gesamtkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Objektblatt Hauptbahnhof der Motion Bahnhöfe

Verkehrsmengengerüst

- Vor Beginn der Stufe 1 wird den Bearbeitungsteams ein Verkehrsmengengerüst zur Verfügung gestellt, welches die bestehende Situation und die zu erwartenden Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger abbildet

Modell

- Stadtmodell 1:1'000, zu Bürozeiten öffentlich zugänglich (sofern keine Sitzung oder Veranstaltung), vgl. www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/ueber_das_departement/aktuell/ausstellungen/zuerich_heute.html
- Digitales 3D-Stadtmodell, www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/geoz/geodaten_u_plaene/3d_stadtmodell.html

Studien

[1] Bahnhofquai – Central, Verkehrliche und städtebauliche Vorarbeiten für Masterplan, EBP und ilg santer architekten im Auftrag des TAZ, August 2010 (Link)

[2] Testplanung Flussraumprojekte, Schlussbericht einer internen Studie des AfS, Okt. 2011

[3] Verkehrsstudie Central, Beurteilung von Lösungsansätzen zur Führung von MIV, LV und ÖV, Basler & Hofmann im Auftrag des TAZ, 30.05.2009 (Entwurf) (Link)

[4] ÖV-Simulation Bahnhofbrücke, Verkehrstechnischer Bericht, Gruner AG im Auftrag der VBZ, Schlussbericht vom 21.12.2018 (Link)

[5] Bahnhofbrücke Verkehrsstudie, Machbarkeitsstudie, RK+P AG im Auftrag des TAZ, Schlussbericht vom 03.07.2017 (Link)

[6] Vorstudie Gleissanierung Central und Bahnhofbrücke, TAZ, 22.02.2012 (Link)

[7] Grosskreisel Bahnhofquai-Central, Machbarkeitsstudie, RK&P im Auftrag des TAZ, Schlussbericht vom 16. 12.2016 (Link)

[8] Machbarkeitsstudie Bahnhofplatz, stadt raum verkehr, 05.08.2015

[9] Verkehrsstudie Central, Vertiefte Untersuchung der Variante Dreieck, Basler & Hofmann im Auftrag des TAZ und VBZ, 06.01.2011 (Link)

[10] Papierwerd-Areal Zürich - Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines Platzes, EBP im Auftrag des TAZ, Bericht vom 24.06.2016 (Link)

[11] Papierwerd-Areal Zürich - Beilage Gesamtbericht, Schlussdokumentation Verkehr, stadt raum verkehr, 06. September 2017 (Link)

[12] Papierwerd-Areal: Potenziale für Nutzung und Stadtraum, Schneider Studer Primas Architekten mit Joëlle Zimmerli, Sylvain Malfroy und Lorenz Eugster, Schlussbericht vom 29.05.2017 (Link)

[13] Papierwerdareal Zürich - Schlussbericht Vertiefungsstudie, EBP im Auftrag des TAZ, Bericht vom 26.01.2019

[14] Veloverbindung Gessnerbrücke – Schweizergasse, Machbarkeitsstudie, Gruner AG vom 10. Januar 2020

[15] «Sihlsteg Süd», Bericht Vorstudie Rotzler Krebs Partner, EWP im Auftrag des TAZ, Oktober 2010

[16] Bus Station Zürich, Machbarkeitsstudie zur Instandstellung und betrieblichen Optimierung, Gruner AG, 19.12.2019

[17] Untersuchungen zur Verlegung Tram auf die Postbrücke: VBZ Netzentwicklungsstrategie 2030, Synthesebericht infras und Metron, 3. Juni 2013

Weitere Dokumente

[18] Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat vom 17. Mai 2017 (GR Nr. 2017/136) (https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/f4cf4308-a027-4a0b-9399-28550a52ec67/2017_0136.pdf)

[19] Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat vom 1. Februar 2018 (GR Nr. 2018/47) (https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/438b3799-385e-482d-82be-2c5677d4e904/2018_0047.pdf)

[20] Leitbild Innenstadt 2008. https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/gesellschaft-und-raum/nahversorgung-und-zentrenentwicklung/gebietsspezifische-studien/leitbild-innenstadt.html

11. Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Beurteilungsgremium genehmigt.

Zürich, den 27.04.2020

Rupert Wimmer (Vorsitz)

Pascal Hunkeler

Thomas Spillmann

Ingo Golz

Thomas Hablützel

Stefan Roschi

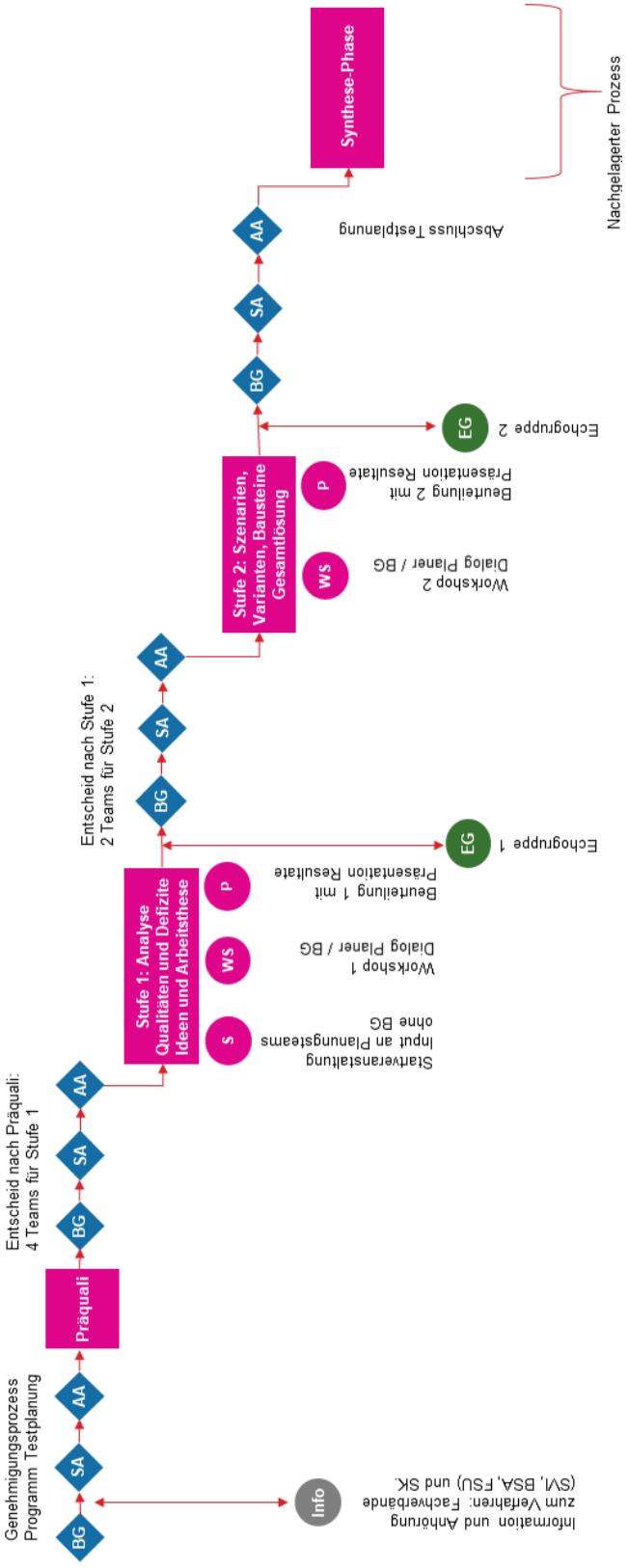
Lisa Ehrensperger

Oliver Schulze

Martin Buck

Ueli Weber

Christina Schumacher

Anhang

Anhang 1 Ablauf Testplanung (Abbildung 3)