



MEDIENMITTEILUNG – 3. September 2025

Die Stadtverwaltung erkennt die Funktion des HB als Verkehrsknoten

Der HB ist Knoten – nicht Kulisse

Der Stadtrat erkennt die Systemrelevanz des Zürcher Hauptbahnhofs. Dieser ist das zentrale Drehkreuz des städtischen, regionalen und teils nationalen Verkehrs. Jede Umgestaltung muss gerade in einer stark wachsenden Stadt den funktionalen Wert des Knotens erhöhen – nicht schwächen.

Individualverkehr: Verlagerung auf die Autobahn ist keine Lösung

Die Stadtverwaltung überschreitet ihre Kompetenzen aufgrund der zahlreichen betroffenen Kantons- und Nationalstrassen in- und ausserhalb der Stadt, ignoriert den Anti-Stauartikel in der Kantonsverfassung und ebenso die Richtplanung. Die angestrebte Verlagerung des stadtquerenden MIV auf die Autobahn löst die 80 Prozent Binnen- und Quell-/Zielverkehre am HB nicht auf. Es fehlt auch eine Ringautobahn und damit an Kapazität, wie dies in anderen Städten der Fall ist. Doch die Stadt denkt nicht daran, etwa den behördenverbindlich im Richtplan erfassten Seetunnel an die Hand zu nehmen oder anderweitige Alternativen zu bieten.

Im Gegenteil: Zugleich will sie auch den Rosengarten als eine mögliche Ausweichroute in seiner Leistungsfähigkeit einschränken. Damit wird die angestrebte Verkehrsverdrängung zu Ausweichverkehr in der halben Stadt führen. Die Lebensqualität und Sicherheit in vielen Wohnquartieren wird abnehmen. Und Personen, die zu Fuss schlecht unterwegs sind, werden vom wichtigsten Verkehrsknotenpunkt im Kanton ausgeschlossen.

ÖV: Leistungsfähigkeit darf nicht verschlechtert werden

Die angekündigten Verschiebungen von Haltestellen, das Entfallen von Haltestellen und neue Linienführungen bergen das Risiko längerer Umsteigewege, geringerer Redundanz und empfindlicherer Betriebsabläufe. Für den ÖV zählen Tür-zu-Tür-Zeit, Barrierefreiheit und Betriebsstabilität – nicht allein schöne Platzräume. Bevor das ÖV-System angerührt wird, braucht es belastbare Nachweise, dass sich Reisezeiten, Umsteigewege, Verspätungsminuten und Barrierefreiheit nachweislich verbessern.

Erreichbarkeit und Logistik realistisch dimensionieren

Kiss and Ride, Taxis, Anlieferung und Notfalleinsätze sind nicht vernachlässigbar. Die Aussagen hierzu sind schwammig. Ohne klar ausgewiesene Kapazitäten für die einzelnen Nutzungsbedürfnisse drohen Rückstaus und Blockaden – mit negativen Folgen auch für ÖV, Velofahrende und Fussgänger. Insbesondere das Gewerbe wird den Preis bezahlen.

«Weissbuch» ohne Verbindlichkeit aber mit realer Kostenfolge

Das Weissbuch mag rechtlich unverbindlich sein, die Folgewirkungen der darin skizzierten Schritte sind es nicht. Es wird eine Salamiaktik verfolgt, die jahrelange Baustellen, eine Verschlechterung der Mobilität und hohe Kosten in Erstellung und Betrieb nach sich ziehen. Bevor weitere Schritte getätigt werden, braucht es einen Konsens mit dem Kanton.

Kontakt

Andreas Häuptli, Geschäftsführer TCS Sektion Zürich, 079 445 08 93, andreas.haeuptli@tcs.ch