



# Masterplan HB / Central

**Dokumentation Echogruppe**

**Samstag 29. Mai 2021, 9.00 – 12.30 Uhr**



## **Projektleitung**

Tiefbauamt Zürich, Verkehr + Stadtraum

Protokoll erstellt durch moderat GmbH (Zürich) im Auftrag vom Tiefbauamt

Zürich, 22. Juni 2021

## Inhalt

1. Begrüssung .....	3
2. Ablauf .....	3
3. Input der Projektleitung und Einblick in die Semesterarbeiten .....	4
4. Präsentation der Planungsteams.....	5
5. Zweite Gruppenarbeit und Erkenntnisse.....	5
6. Fragen aus dem sli.do .....	8
7. Ausblick.....	11
8. Verabschiedung und Dank .....	11
9. Abschluss und Rückmeldung.....	12
10. Liste der Teilnehmenden .....	13
11. Anhang .....	15

Datum	Samstag, 29. Mai 2021
Zeit	09.00 – 12.30 Uhr
Ort	Videokonferenz
Teilnehmende	Rund 90 Personen aus ausgewählten Gruppen und Vereinen, sowie GrundeigentümerInnen, Vertretungen von Hochschulen, vier Planungsteams und Vertretungen der Projektorganisation

## 1. Begrüssung

Stadtrat Richard Wolff begrüsst die rund 90 anwesenden Personen im «zoom-meeting». Im Speziellen Stadtrat Michael Baumer und die Direktorin des Tiefbauamts Frau Simone Rangosch. Es gehe um die Zukunft des Stadtraums rund um den Hauptbahnhof und um das Central. Vier interdisziplinäre Teams haben die Vergangenheit rekapituliert, sie haben die Gegenwart analysiert und haben mögliche Zukunftsbilder für 2050 ausgearbeitet.

Ein transparenter und konstruktiver Prozess sei sehr wichtig. Mit der Pandemie haben wir alle gelernt, neue digitale Zusammenarbeitsformen auszuprobieren. Mit der Online-Ausstellung wurde ein digitales Format gewählt, damit die vielen und auch komplizierten Inhalte im Vorfeld zeitunabhängig studiert werden konnten. Die Videokonferenz soll nun weitere Informationen bieten und vor allem das persönliche Gespräch ermöglichen.

Es sind noch keine richtungsweisenden Vorentscheidungen gefallen. In der Echogruppe stehen die direkt Betroffenen und die verschiedenen Interessengruppen im Vordergrund. Wir informieren über den Stand der Planung, möchten die Anliegen für die weitere Planung aufnehmen, wie auch die lokalen Gegebenheiten noch besser verstehen.

## 2. Ablauf

Roman Dellsperger übernimmt als externer Moderator und stellt den Ablauf vor.

Zeit	Detail	Wer
9.00	Begrüssung und Ziele	Richard Wolff
9.05	Ablauf des Workshops und die Möglichkeit der Beteiligung in zwei Echogruppen	Moderation: Roman Dellsperger
9.10	Input zur Testplanung Einblick in die Semesterarbeiten der Universität Zürich	Alexander Horber  Interview mit Rupert Wimmer und Prof. Hanna Hilbrandt
9.35	Kennenlernen und erster Austausch in kleinen Gruppen – Wie sehe ich den Raum im 2050?	«Breakout-Rooms» im zoom
10.00	Einblick in die vier Beiträge der interdisziplinären Teams	Planungsteams
10.45	Pause und Verständnisfragen im sli.do erfassen	alle
10.55	Zweite Gruppenarbeit in «Breakout-Rooms» Zu den Schlüsselfragen: – Wo sehen wir in den vier Ansätzen oder in einer Stossrichtung grosses Potenzial? – Wo haben wir Bedenken oder Anliegen für die Stufe 2 der Testplanung?	Die Gruppen werden moderiert und alle Rückmeldungen erfasst.

11.30	Besprechung im Plenum; Fazit aus den Gruppen	Moderation Roman Dellsperger
11.45	Pause und Stimmungsbild im sli.do erfassen	alle
12.00	Fazit für die Stufe 2	Projektleitung
12.10	Ausblick auf das weitere Vorgehen und die Öffentlichkeitsarbeit	Projektleitung
12.20	Reserve	
12.25	Verabschiedung und Dank	Richard Wolff
12.30	Ende der Veranstaltung	

### 3. Input der Projektleitung und Einblick in die Semesterarbeiten

Alexander Horber, Projektleiter beim Tiefbauamt, gibt einen kurzen Einblick in die Aufgabenstellung, die Organisation und den Ablauf der Testplanung (Weitere Informationen sind auf der [Website der Stadt Zürich](#) resp. der [Online-Ausstellung](#)).

Ausgelöst durch die [Motion Nr. 2014/308](#) des Gemeinderats hat das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich, der Dienstabteilung Verkehr, den Sozialen Diensten sowie Grün Stadt Zürich im Juli 2020 ein Testplanungsverfahren gestartet, um ein Zukunftsbild für den öffentlichen Raum rund um den Hauptbahnhof und für das Central zu entwickeln.

Das Verfahren der Testplanung gemäss SIA 143 eignet sich besonders gut dafür, verschiedene Ideen und Ansätze unter Einbezug sehr vieler Beteiligter auszuloten und Lösungsansätze für komplexe Fragestellungen zu entwickeln. Vier interdisziplinäre Planungsteams haben verschiedene Zukunftsbilder für eine mögliche Entwicklung des Gebiets um den Hauptbahnhof entworfen. In der heutigen Echogruppe werden die unterschiedlichen Visionen vorgestellt und diskutiert. In der kommenden zweiten Stufe der Testplanung werden dann die massgeblichen Fragestellungen und Themen von zwei Planungsteams weiter vertieft. Darauf aufbauend wird bis voraussichtlich Mitte 2023 ein Masterplan erarbeitet. Der Masterplan ist die strategische Grundlage für weitere verkehrliche und stadträumliche Planungen sowie konkrete Bauprojekte im Gebiet um den Hauptbahnhof und das Central.

Cyrill Achermann, Projektleiter beim Amt für Städtebau, geht kurz auf das Papierwerd-Areal ein. Ein separater Strategieprozess unter der Federführung des AfS soll die Grundlagen schaffen, um die Zukunft des Globusprovisoriums zu bestimmen. Die interessierte Öffentlichkeit wird an der Zukunftsplanung beteiligt. Ein Dialogverfahren startet im Jahr 2022. Die Testplanung HB/Central und der Strategieprozess Papierwerd-Areal werden eng aufeinander abgestimmt.

Anschliessend begrüsst Roman Dellsperger die Vertreter\*innen der drei involvierten Hochschulen. Der Beitrag der Universität Zürich (Hanna Hilbrandt, Geographisches Institut) «Ghöreder ois?!» fragt im Besonderen nach Gruppen, deren Stimmen in Planungsprozessen häufig überhört werden. Im Rahmen einer qualitativen Forschung wurden vier «leise» Gruppen identifiziert: junge Personen, lokale Arbeitnehmer\*innen, marginalisierte Nutzer\*innen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Ziel war es, deren Perspektiven auf die Umgebung des Hauptbahnhofs im Planungsprozess hörbar zu machen. Auch die Zürcher Hochschule für angewandte

Wissenschaften forscht mit Michael Herzig, in einem Seminar der Sozialen Arbeit, zu den Bedürfnissen der «marginalisierten» Nutzer\*innen. Mit der Zürcher Hochschule der Künste (Stefano Vanotti, Strategic Design) wurde im Vorfeld am «Möglichkeitsraum» wie auch an den Möglichkeiten der Co-Kreation gearbeitet. Alle drei Hochschulen sind, teilweise auch mit Studierenden, in der Echogruppe vertreten.

Im ersten «Breakout-Raum» konnten sich jeweils 4 bis 5 Personen kennenlernen, sich über die Arbeiten aus der Ausstellung wie auch zu der ersten Frage, «Wie sehe ich den Raum im 2050?», mit den Projektverantwortlichen sowie den Vertretungen der Planungsteams unterhalten. Dieser Arbeitsschritt wurde nicht protokolliert.

#### 4. Präsentation der Planungsteams

Die vier Beiträge der interdisziplinären Teams wurden von folgenden Personen vorgestellt:

<i>Referierende</i>	<i>Planungsteams</i>
Michael Oser und Lukas Fischer	Metron / BHSF Architekten / Bryum / Gehl Architects / ZHAW Institut Urban Landscape / Zeugin-Gölker
Andreas Sonderegger	pool Architekten / mrs Partner / adr architectes / S2L / Urban Catalyst / Prof. S. Roesler
Lukas Schweingruber	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur / Hosoya Schaefer Architects / B+S Ingenieure und Planer / IBV Hüsler / Brigit Wehrli-Schindler / Drees & Sommer
Han Van de Wetering	Van de Wetering / Basler & Hofmann / Hager Partner / albprojekte

#### 5. Zweite Gruppenarbeit und Erkenntnisse

Nach der Pause und dem ersten Eintragen von Anliegen oder Hinweisen über die Applikation [www.sli.do](http://www.sli.do) (vgl. Kapitel 6) startete die zweite und längere Gruppenarbeit mit ca. 8 bis 9 Personen in neun Gruppen. Dabei standen zwei Schlüsselfragen im Zentrum:

- Wo sehen wir in den vier Ansätzen oder in einer Stossrichtung grosses Potenzial?
- Wo haben wir Anliegen oder Hinweise für die Stufe 2 der Testplanung?

Die neun «Break-Out-Räume» waren sehr heterogen zusammengesetzt. Es wurden möglichst viele Interessensgruppen und auch betroffene Grundeigentümer eingeladen. Das zeigte sich in den geäusserten persönlichen Anliegen oder in übergeordneten Interessen sowie vereinzelt auch in divergierenden Interessen der Nutzergruppen. Alle Rückmeldungen mit Zustimmung zu den einzelnen Ansätzen sowie alle geäusserten Anliegen wurden von neun Gruppenleitungen, resp. einer Co-Moderation aus der Projektgruppe der Stadt Zürich, auf MURAL erfasst und nach der Veranstaltung ausgewertet. Alle Beiträge der neun Gruppen sind im Anhang aufgeführt. Die Aussagen zum erkannten Potenzial, wie auch die zentralen Anliegen oder Hinweise wurden nach den Gruppenarbeiten im Plenum von der Moderation angesprochen und von den Gruppenleitenden ergänzt.

**Grosse Zustimmung zu den stadträumlichen Visionen**

Wenn ein breiter Konsens zu den Erkenntnissen der vier Teams festgestellt werden konnte, dann bei der Analyse der Defizite und der Notwendigkeit die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Der Raum ist aktuell geprägt durch grosse Flächen, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind. Die Fussgänger- und Aufenthaltsflächen sind gering, die Barrierewirkung für Fussgänger\*innen und Velofahrer\*innen gross. Gerade die Förderung der «*Aufenthaltsfreundlichkeit*» (Begriff aus einer Gruppenarbeit) findet breite Zustimmung.

Von einer verbesserten Flächenverteilung könnten alle Verkehrsteilnehmer\*innen profitieren; die Fussgänger\*innen, die Velofahrer\*innen, aber auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr (Anlieferung), die Taxifahrer\*innen oder der öffentliche Verkehr. Zusätzlich fanden Ideen mit «mehr Grün», erste Ideen zur Hitzeminderung oder die Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufwertung der Flussräume grosse Zustimmung. Die Äusserung einer teilnehmenden Person bringt es so auf den Punkt: «*Wenn man es richtig macht, kann es in diesem Prozess nur Gewinnerinnen und Gewinner geben*».

Im Folgenden wurden die geäusserten Anliegen und Hinweise für die Stufe 2 ausgewertet (vgl. Anhang) und vier Prämissen zugeordnet. Teilweise wurden sie auch über [sli.do](#) nochmals eingegeben (vgl. folgendes Kapitel 6). Diese Anliegen sollten in der Stufe 2 berücksichtigt werden.

**Reduktion der Dominanz des MIV bringt Spielräume**

In Bezug auf die Frage des Umgangs mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zeigten sich deutliche Unterschiede. Wo bei der Reduktion des (unnötigen) Durchgangsverkehrs grosse Zustimmung besteht, wurden bezüglich Zufahrten zu Hotels und Anrainern, wie auch betreffend Anlieferung, Taxi oder Schutz und Rettung kritische Fragen gestellt. Selbstverständlich haben gerade Anwohnende und Gewerbetreibende konkrete Alltagsanliegen, die es zu berücksichtigen gilt: Hotelvorfahrt, Anlieferung, aber auch der Taxibetrieb (drop-off Zonen) oder die Zufahrt für Menschen mit einer Beeinträchtigung müssen gut organisiert sein.

Es wird an die gesetzliche Verpflichtung, alle Grundstücke zu erschliessen, erinnert. Dazu bestehen diverse Möglichkeiten. Auch für Schutz und Rettung sind verbindliche Rahmenbedingungen definiert.

Idealerweise könnte eine MIV-Reduktion auch einen ÖV-Ausbau ermöglichen. Um die immer noch steigende Zahl der Pendler\*innen (ohne Pandemie) zu bewältigen, müssen die Trams besser an den HB angebunden sein (bspw. Seite Löwenstrasse/Europaallee). Ein Abbau der ÖV-Infrastruktur in diesem Raum sei nicht vorstellbar.

In der ersten Stufe wurde das Hauptproblem Verkehr - der «*Elefant im Raum*» - für einige Teilnehmende noch zu wenig deutlich thematisiert oder mit Zahlen belegt. Dies wird in der nächsten Stufe erfolgen müssen.

**Gesamtstrategie ist entscheidend**

Eine erste Einschätzung, dass die überwiegende Mehrheit mit weniger Platz fürs Auto einverstanden ist, sei mit Vorsicht zu genießen. Eine massgebliche Verkleinerung der MIV-Flächen ist sehr sorgfältig zu prüfen. Die Achsen rund um HB und das Central sind kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen, deren Funktion gemäss Richtplanung erhalten werden muss.

Ein wichtiger Hinweis kommt dazu auch aus den umliegenden Quartieren, die nicht mehr vom Verkehr belastet werden möchten.

Die Frage der Vermeidung oder Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs, muss in eine grossräumige Strategie, die über den Betrachtungsperimeter hinausgeht, eingebettet sein. Dabei können die bessere Erschliessung, bspw. für Velofahrer\*innen aus den Quartieren oder dem Hochschulgebiet, geprüft wie auch das Central nochmals genauer betrachtet werden.

**Ein Raum für Alle**

Wenn es in diesem Prozess «nur Gewinnerinnen und Gewinner geben soll», sind die Fragen der Abwägungen und Gleichbehandlung aller Nutzer\*innen und Verkehrsteilnehmer\*innen ganz zentral. Auch der Ausstellungsbeitrag der Universität Zürich hat hinsichtlich der Bedürfnisse der «leisen Stimmen» sensibilisiert und auf mögliche Interessenkonflikte aufmerksam gemacht.

Aus mehreren Gruppen wurde zurückgemeldet, dass «repräsentativere» oder «aufgewertete» Orte allen Personen zur Verfügung stehen müssten. Dabei steht die bessere Erreichbarkeit der Anlieferung oder das Cargo-Velo für den Einkauf genauso im Zentrum, wie Kinder oder ältere Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, beeinträchtigte Menschen, die auf Hilfe angewiesen sind oder Arbeitnehmende und «marginalisierte» Gruppen. Gerade «marginalisierte» Gruppen dürften nicht vergessen gehen.

Gewerbevertreter\*innen, aber auch Grundeigentümer sehen eine grosse Chance, wenn attraktivere Aufenthaltsräume nicht nur für die Kundschaft, sondern auch für ihre zahlreichen Mitarbeitenden (u.a. im ShopVille) entstehen würden.

Die Frage der Sicherheit muss auch bezgl. «Angstorten», bspw. dunkle Ecken oder versteckte enge Abgänge, betrachtet werden und nicht nur aus verkehrlicher Sicht. Es müssen robuste Alltagsräume und keine «dekorierten Räume» (Aussage eines Teilnehmenden) entstehen.

**Dynamischer Prozess**

Der jetzt angestossene Prozess dauert mehrere Jahre, bis ein Masterplan entwickelt ist. Die Umsetzung wird in Etappen über Jahre bzw. Jahrzehnte erfolgen. Inwiefern wäre es möglich diesen Prozess dynamisch zu gestalten? Die Idee mit Prototypen oder Testversuchen, also zeitlich befristeten Massnahmen, real auszuwerten «was geht und was nicht» würde begrüsst.

Es gibt eine gewisse Offenheit für einen dynamischen Planungsprozess. Gerade umstrittene Lösungsvorschläge könnten durch

ihre temporäre Umsetzung veranschaulicht werden, was es vereinfachen würde deren Konsequenzen zu besprechen.

Die Gelegenheit der Information und Mitwirkung wurde sehr geschätzt und soll beibehalten werden.

## 6. Fragen aus dem sli.do

Während der ganzen Veranstaltung konnten in einer separaten Applikation weitere Fragen oder Hinweise eingetragen werden. Auf den folgenden Seiten findet sich eine Zusammenstellung der eingegangenen Einträge wie auch erste Antworten. Die Fragen sind original und wurden nicht korrigiert.

Fragen im sil.do	Antworten
<p>Teams werden ausgewählt und 2 fliegen raus. Wie wird sichergestellt, dass gute Ideen der beiden Teams nicht mehr dabei, nicht unter den Tisch gewischt werden?</p>	<p><i>Der Masterplan soll als Synthese die machbaren und tragfähigsten Ideen und Ansätze aller Teams aufnehmen. Herausragende Ansätze zu Teilaspekten von Teams, die nicht in die zweite Stufe kommen, können aufgenommen und weiterbearbeitet werden. Zudem werden die beiden Planerteams in der zweiten Stufe nicht nur ihre Beiträge vertiefen, sondern relevante Fragestellungen ausarbeiten. Die Testplanung bietet den Rahmen dafür.</i></p>
<p>Wie genau sah der Auftrag an die Planungsbüros/-gemeinschaften aus?</p>	<p><i>Es gibt ein 60-seitiges von der SIA geprüftes Programm als Pflichtenheft für die Testplanung. In dem Programm wird das Vorgehen, die Organisation und die Aufgabenstellung anhand von Leitfragen detailliert beschrieben.</i></p>
<p>Warum wird der Verkehr ausgeklammert, wird einer der zentralen Aufträge aus der Motion "Verkehrsströme...aufeinander abgestimmt" ignoriert?</p>	<p><i>Der Verkehr wurde nicht ausgeklammert. Vielmehr ist die Abstimmung des ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehrs aufeinander und die Bewältigung der zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen eine der zentralen Aufgaben der Testplanung. In der ersten Stufe der Testplanung werden die verkehrlichen Überlegungen konzeptionell entwickelt. In der zweiten Stufe erfolgt eine weitere Prüfung vielversprechender Ansätze. Die Echogruppe hat aufgezeigt, dass auch die Anschlüsse respektive die Verteilung in die anschliessenden Quartiere gut geprüft werden müssen. Ein umfassenderes Gesamtkonzept wurde gewünscht.</i></p> <p><i>Eine wichtige Rahmenbedingung ist, dass alle Achsen rund um HB/Central kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen sind, deren Funktion gemäss Richtplanung erhalten bleiben muss (Art 104. Abs. 2 der Kantonsverfassung). Der Artikel 104 fordert im Absatz 1 zudem eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des Verkehrs sowie ein effizientes Verkehrssystem.</i></p>

<p>Weshalb wird lediglich die Personen- und nicht auch die Warenlogistik unabhängig des Verkehrsträger betrachtet?</p>	<p><i>Die Frage der Anlieferung von ShopVille, Gewebe und Liegenschaften wurde von den Planerteams beachtet und bereits punktuell bearbeitet. Teilweise wurden dabei alternative Verkehrsträger zu Last- und Lieferwagen betrachtet. Der Ansatz, Warenlieferungen über umweltschonende Verkehrsmittel abzuwickeln, wird weiterverfolgt. Die Anforderungen der Anlieferung und Logistik wird in der Weiterbearbeitung der unterschiedlichen Ansätze berücksichtigt.</i></p>
<p>Wieso wird lediglich die Personen- und nicht auch die Warenlogistik betrachtet?</p>	<p><i>Die Frage der Anlieferung von ShopVille, Gewebe und Liegenschaften wurde von den Planerteams bearbeitet. Wenn auch unterschiedliche detailliert.</i></p>
<p>Müssten die Sharing-Angebote nicht auch in die Velogaragen versorgt werden?</p>	<p><i>Diese Idee wird weiterverfolgt.</i></p>
<p>Erstaunlich, was die Verschiebung der Tramstationen beim Projekt Pool bewirkt. Viel mehr Platz wo man ihn braucht, kürzere Umsteigewege und somit weniger Verkehr.</p>	<p><i>Nehmen wir gerne so zur Kenntnis.</i></p>
<p>Was für mich nicht klar wurde: Wie haben die Teams die Fuss- und Veloverbindungen aus den Quartieren zum HB gelöst? (z.B. aus der Altstadt via Central zum HB)?</p>	<p><i>Die Teams haben in der ersten Stufe der Testplanung die Überlegungen zum Fuss- und Veloverkehr unterschiedlich detailliert bearbeitet. Die Anbindung in die Quartiere und die Einbettung des Betrachtungsperimeters wird sicher noch weiter vertieft</i></p>
<p>Noch keine überzeugende Ansätze für attraktive und sichere Verbindungen für Zufussgehende zwischen HB und Central. Insbesondere für das Central selbst.</p>	<p><i>Das wird in der Stufe 2 weiter ausgearbeitet.</i></p>
<p>Stichwort für das Projekt von Studio Vulkan ist vielleicht "Koexistenz"...</p>	<p><i>Nehmen wir gerne so zur Kenntnis.</i></p>
<p>Wenn wir heute den Masterplan von 2050 festlegen wollen, dann müssen wir davon ausgehen, dass bis dann nur noch der allernötigste MIV verkehren darf.</p>	<p><i>Erste Überlegungen einiger Stossrichtungen gehen in diese Richtung. Ob das konsensfähig ist, bzw. was mit «allernötigst» gemeint sein kann, ist im Rahmen der politischen Diskussionen zum Masterplan zu klären.</i></p>
<p>Wie können wir sicherstellen, dass die Aufwertung nicht zu Verdrängung führt?</p>	<p><i>Gerade die Arbeiten der UZH wurden genau aus diesem Grund in die Ausstellung integriert. Wie wir das im Prozess weiter sicherstellen, ist aber eine grosse Aufgabe.</i></p>
<p>Wie sehen die heutigen Nutzungszahlen bezüglich Fussverkehr, ÖV, Velo, Auto im Gebiet aus? Was sind die Prognosen für 2050, auch auf den Ausweichrouten?</p>	<p><i>Heute zur Verfügung stehende Daten wurden zusammengetragen und stehen den Teams zur Verfügung. Diese finden Sie zum Teil in den Analyse- oder Konzeptplänen der Beiträge.</i></p> <p><i>Gemäss den Vorgaben und Prognosen wird die Stadt Zürich bis 2040 um 100'000 Einwohner sowie 40'000 Arbeitsplätze wachsen. Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse müssen im</i></p>

10/24

	<i>begrenzten Strassenraum effizient, stadt- und klimaverträglich abgewickelt werden. Dementsprechend ist der Planungsprozess HB/Central auch in die gesamtstädtische Mobilitätsstrategie einzubetten, die derzeit weiterentwickelt wird.</i>
Die Fussverbindung HB - Stampfenbachplatz müsste auch noch gut angeschaut werden. Ev. Fussgängerbrücke über Limmat und Neumühlequai?	<i>Ein richtiger Hinweis. Das wird in der Stufe 2 weiter ausgearbeitet.</i>
Gibt es in der Verwaltung keine Frauen, die in einem solchen Prozess zu Wort kommen und Subgruppen mitmoderieren?	<i>Von den Gruppen wurden zwei resp. fünf Gruppen von Frauen moderiert resp. co-moderiert. In der gesamten Projektorganisation ist das Verhältnis Frauen/Männer ca. 50:50.</i>
Wurde auch in Richtung (Teil-)Umnutzung des ShopVille gedacht?	<i>Solche Vorschläge wurden von mehreren Teams gemacht. z.B. Verbesserung der Zugänge, Umstrukturierung der Flächen und Nutzungen im UG, Belichtung usw. Diese Ideen müssen weiter vertieft werden. Ein grosser Teil des UG befindet sich im Eigentum der SBB, die im Prozess beteiligt ist.</i>
Wie wird sichergestellt, dass die (z.T. im nationalen Inventar) Bausubstanz geschützt wird (siehe Neubau Landesmuseum)?	<i>Die gesetzlichen Vorgaben, auch beim HB, privaten Gebäuden oder des Flussraums müssen selbstverständlich eingehalten werden. Die kantonale Denkmalpflege ist in der Projektorganisation vertreten.</i>
MIV: Wie soll der Verkehr vom Milchbuckeltunnel her weitergeführt werden wenn der Raum Bahnhof nicht mehr für den MIV zur Verfügung steht?	<i>Die verschiedenen Teams verfolgen unterschiedliche Ansätze wie der Verkehr geführt werden soll. Dies muss in der 2. Stufe weiter detailliert werden.</i>
Auf dem heutigen Raum beim Central haben attraktive und behindertengerechte Tramhaltestellen keinen Platz mehr. Wohin verschieben? 4 + 15 ins Limmatquai. Sonst?	<i>Die Lösungsansätze für die Haltestellen am Central werden in der Stufe 2 weiter ausgearbeitet.</i>
Wie kann sichergestellt werden, dass die Gesundheit der Gewässer (v.a. Sihl) durch den Zugang für Menschen nicht verloren geht (Littering, Zubetonierung etc.) ?	<i>Für die Gewässer und den Gewässerraum gibt es weitgehende Vorgaben in der Schweiz und im Kanton Zürich. Eingriffe mit (neuer) Infrastruktur sind nur innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen möglich und gut abzuwägen.  Die Stadt hat an verschiedenen Orten Aufwertungsmassnahmen an Gewässern vorgenommen und Erfahrungen damit gesammelt, die in die weiteren Planungen einfließen. Leider ist gerade Littering ein nicht einfach zu vermindertes Phänomen.</i>

## 7. Ausblick

Alexander Horber erläutert die nächsten Schritte. Diese sind auf der Website der Stadt Zürich oder der Online-Ausstellung beschrieben. Die vorliegende Dokumentation ist eine weitere Grundlage für die anstehenden Arbeiten in der Stufe 2. Im Sommer wird über die zwei interdisziplinären Teams informiert, welche mit dem Projektverantwortlichen die Stufe 2 angehen und die Machbarkeit der stadträumlichen Vision weiter prüfen dürfen. Die zweite Echogruppe, mit den erarbeiteten Ergebnissen und Abklärungen, findet im Mai 2022 statt. Die genaue Form und die Dauer dieser Veranstaltung ist noch offen. Im Anschluss an die zweite Echogruppe und den Abschluss der Testplanung wird bis 2023 der Masterplan erarbeitet.

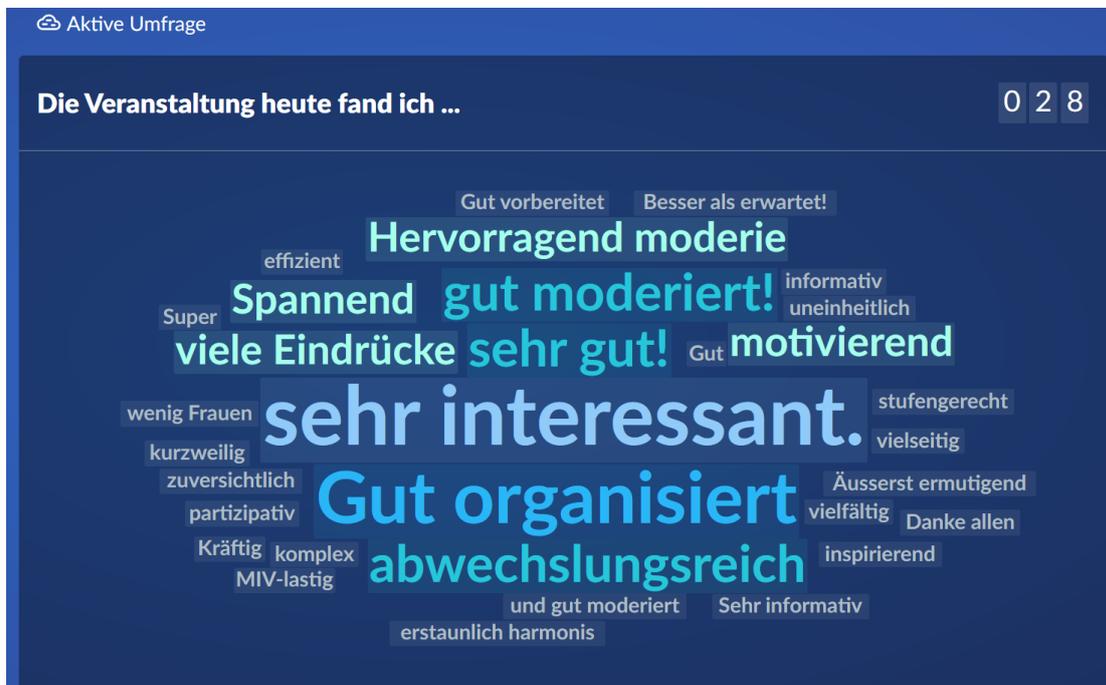
Sabina Mächler von der Kommunikation Tiefbauamt ergänzt, dass die E-Mail-Adresse der Teilnehmenden der Echoveranstaltung für einen Newsletter erfasst sind. Der erste Newsletter informiert im Sommer zur Auswahl der Planungsteams, welche die relevanten Fragestellungen vertiefen sollen. Die Öffentlichkeit wird über die Stufe 1 und die Echogruppe Anfang Juni mit einer Medienmitteilung informiert. Selbstverständlich können sich alle Interessierten für den Newsletter anmelden oder wieder abmelden.

## 8. Verabschiedung und Dank

Richard Wolff bedankt sich für den engagierten und sehr konstruktiven Dialog. Abgesehen davon, sei es im Moment noch zu früh für ein Fazit. Es brauche noch viele Runden und viele Gespräche. Er freue sich, dass die zweite Echogruppe im Mai 2022 noch in seine Amtsperiode fällt. Er sei sehr positiv überrascht, wie die Veranstaltung verlaufen sei; technisch aber auch persönlich. Er habe an diesem Vormittag eine grosse Chance erkannt, weil er von allen Seiten eine offene und positive Grundhaltung erlebt habe und sich damit wirklich etwas verändern lässt.

Vor allem die positive Grundstimmung gegenüber dieser Testplanung sowie dem Umgang mit den doch kontroversen Fragestellungen bleibe ihm bestens in Erinnerung. Er spricht seinen herzlichen Dank aus, allen, die teilgenommen haben sowie den vier Planungsteams, die ihre Visionen veranschaulicht haben und der Projektleitung für die Organisation der Echogruppe. «Ein gelungener Auftakt», meint Richard Wolff am Ende und man habe heute ein erstes Zeichen gesetzt, wie man sich die Stadt der Zukunft vorstellen könne.

## 9. Abschluss und Rückmeldung



28 Teilnehmende nutzten die Möglichkeit für eine Rückmeldung zur Veranstaltung mittels sli.do (Mehrfachnennungen sind in grösserer Schrift dargestellt).

## 10. Liste der Teilnehmenden

<p><b>Teilnehmende der Echogruppe</b></p>	<p>Verschiedene (private und institutionelle) Grundeigentümer*innen im Perimeter (u.a. auch Hotels) sowie Vertreter*innen aus allen politischen Parteien der Spezialkommission Sicherheitsdepartement / Verkehr des Gemeinderats (nicht namentlich aufgeführt).</p> <p>Im Weiteren:</p> <p>Planzer Support AG GVZ Gewerbeverband der Stadt Zürich BSA Zürich (Bund Schweizer Architekten, Fachverband) Taxiverband Zürich Geschäftsvereinigung Limmatquai-Dörfli Fussverkehr Schweiz / Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger Offene Jugendarbeit Zürich (OJA Zürich) BKZ (Behindertenkonferenz Kanton Zürich) Geschäftsvereinigung Limmatquai-Dörfli Pro Velo Kanton Zürich Taxikommission Stadt Zürich Migros Genossenschaft TCS Touring Club Schweiz (Sektion Zürich) Quartierverein 5, Industrie Schweizerisches Nationalmuseum, Landesmuseum Zürich Stadtpolizei Zürich (Kommissariat City) Automobil Club der Schweiz, ACS Sektion Zürich Zürichsee Schifffahrt Quartierverein Zürich 1 rechts der Limmat Vereinigung Löwenstrasse Zürich Verkehrsklub der Schweiz VCS, Sektion Zürich Mietervereinigung Einkaufszentrum ShopVillle Taxisektion Zürich Nutzfahrzeugverband Astag Coop Genossenschaft sip züri (Sozialdepartement der Stadt Zürich) Vereinigung Zürcher Bahnhofstrasse GVZ Gewerbeverband der Stadt Zürich Blindenbund, Regionalgruppe Zürich City Vereinigung Zürich</p>
<p><b>Hochschulen</b></p>	<p>Hanna Hilbrandt, Universität Zürich, Geographisches Institut Julie Ren, Universität Zürich, Geographisches Institut Stefano Vanotti, ZHdK Michael Herzig, ZHAW Soziale Arbeit</p> <p>und fünf Studierende aus dem entsprechenden Seminar mit den erwähnten Forschungsarbeiten der UZH</p>

<b>Teilnehmende aus der Projektorganisation</b>	<p>Rupert Wimmer, TAZ  Alexander Horber, TAZ  Michael Neumeister, TAZ  Sabina Mächler, TAZ Kommunikation  Simone Rangosch, TAZ Direktorin  Ingo Golz, GSZ  Andrea Fahrländer, GSZ  Thomas Hablützel, VBZ  Urs Brändle, VBZ  Pascal Hunkeler, AfS  Claudia Neun, AfS  Cyrill Achermann, AfS  Michael Brack, DAV  Deborah Mathis, SoD  Arnd König, Amt für Mobilität, Kanton Zürich</p>
<b>Externe Expert*innen</b>	<p>Richard Wolff,  Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement</p> <p>Michael Baumer,  Vorsteher Departement der Industriellen Betriebe</p> <p>Lisa Ehrensperger (Expertin Städtebau)  Oliver Schulze (Experte Stadtraum)  Martin Buck (Experte Verkehr)  Ueli Weber (Experte Verkehr)  Christina Schuhmacher (Expertin Sozialraum)</p>
<b>Vertretungen der vier Planungsteams</b>	<p>Team Metron  Team pool Architekten  Team Studio Vulkan  Team Van de Wetering</p>
<b>Verfahrensbegleitung</b>	<p>Felix Manz, ProjektBeweger GmbH</p>
<b>Moderation und Dokumentation</b>	<p>Roman Dellsperger, moderat GmbH  Claudio Hunger, moderat GmbH</p>

15/24

## 11. Anhang

Im Anhang sind alle Notizen aus dem MURAL Board (www.mural.co) erfasst. Sie wurden von der Moderation oder Co-Moderation in den neun «Break-Out Räumen» erfasst. Gut lesbar sind die Ausschnitte auf dem Bildschirm (grösser machen). Als Teilnehmer\*in der Echogruppe möchten Sie nachsehen ob Ihre Rückmeldung erfasst wurde? Hier eine Lesehilfe;

Gruppennummer 1 -9      Gruppenleitungen mit Vor- und Nachnamen



The screenshot displays a MURAL board interface for an 'Echogruppe «Testplanung HB / Central» Stufe'. The board is organized into 18 breakout rooms, each with a distinct color and a numbered title (1-9). Each room contains a list of notes and a group leader's name. A blue box highlights the first room, and two blue arrows point from the text 'Gruppennummer 1 -9' and 'Gruppenleitungen mit Vor- und Nachnamen' to it. On the left side, there is a sidebar with 'Agenda' and 'Materialien' sections. At the bottom right, there is a 'Feedback zur "Dritte-Ausstellung" - freiwillig' section. The MURAL logo is visible in the bottom right corner.

1

Urs Brändle

### Zustimmung und Potenzial

Entflechtung der Verkehrsträger	Anbindung Europa-Allee
Zentraler Begegnungspunkt	Interdisziplinärer, 'vernetzter Blick' auf die Aufgabe wird sehr geschätzt.
Anlieferungssituation wird verbessert durch Verkehrsentslastung	Neue Haltestellenlagen interessant
Entlastung vom Durchgangsverkehr	Flussräume und die Zugänglichkeit ist ein grosses Potenzial bei allen vier Teams
Zugänglichkeit der Flussräume	

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Versorgung sicherstellen (Lebensmittel)	Lösung für den MIV? Wie ist die Verkehrsführung? Umgang mit §104 Kantonsverfassung? Grossräumiger denken oder darstellen.
Coop Zürich möchte gerne in direkter Umgebung BfH bleiben (Papierenwerdareal)	Warenlogistik sicherstellen
Flaschenhals VBZ	Überlegungen zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmer werden noch vermisst resp. werden Zuwenig sichtbar
Alltagsbedürfnisse berücksichtigen	Muss Warenverkehr immer über LKW's erfolgen?
Auch die 'leisen' Stimmen hören resp. auch die Randgruppen, die keine grosse Lobby haben berücksichtigen.	Umgang mit historischer Bausubstanz
Die Reduktion des Verkehrs (v.a. MIV) darf nicht zu einer Verdrängung/ Verschlechterung für die angrenzenden Quartiere führen.	

2

Michael Brack

### Zustimmung und Potenzial

Hitzeminderung mitgedacht Begrünung / Freiräume	Das Denken in grösseren Räumen Vernetzung / Zugänge mit Quartieren
Verlierer: marginalisierte Personen neue Orte werden geschaffen	Aufenthaltsqualität: Beschäftigte Shopville Personen mit Einschränkungen
Einleuchtend Verkehr auf Bahnhofqual reduzieren	Vielheit wichtig
HB vielfältig, kein Monoith	Stadtperron Austreten von HB
Zugänglichkeit Landesmuseum / Platzspitzpark	Fussgänger an Oberfläche zu holen ist sehr positiv
Reduktion MIV bringt Spielraum	Durchgangsverkehr herausnehmen und herumleiten

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Viel Übereinstimmung aber auch Unterschiede -> Gradiente	Sharing werden anders gesehen als Velo
Hauptfrage: Wie geht man mit MIV um? Gesamt Betrachtung ist wichtig	Mfz-Verkehr: Visionen sind richtig und wichtig Umsetzbarkeit / Etablierung
Gesamtstrategie ist wichtig	
Verdrängung von Verkehr (Central) Fusswegverbindung Richtung Stampfenbachplatz	

3

Michael Neumeister

### Zustimmung und Potenzial

Notige Verkehr müsse immer möglich sein. Jeder Durchgangsverkehr müsse aus dem Perimeter raus, damit die nötigen Veränderungen möglich seien

Den Raum aufenthaltsfreundlicher zu gestalten. Allerdings auch Verkehrsplatz.

Niederschwelligkeit der Zugänge in die Stadt als positiv.

Aufgänge des Shopvilles in die Gebäude versetzen, um mehr Platz im Aussenraum zu erhalten.

Öffentlicher Verkehr: Verschiebung der zwei Tramstationen von pool Architekten als gute Idee. Entlastung des Bahnhofplatzes. Bahnhofplatz würde so viel Freiraum erhalten

Unnötiger Verkehr eliminieren. Der Durchgangsverkehr als unnötig, dieser sollte aufgehoben werden.

Auto braucht verhältnismässig zu viel Platz. Fussgängerverkehr sei zu wenig berücksichtigt. Deswegen werden die Visionen sehr begrüsst.

Die Öffnung des Raums als positiv.

Aufwertung der Flussräume als grosses Potenzial. Auch der Gessnerallee.

Ort wieder lebenswert machen Bahnhof hat riesiges Potenzial, um ein sehr schöner Ort zu sein. Es sei ein historischer Ort.

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Abstimmung auf den Verkehr sei zu wenig gegeben. Es fehle etwas der Realitätsbezug diesbezüglich.

Hier Stichworte eintragen

Ein Blick auf die gesamte Mobilität sei gefragt. Man müsse auch Zukunft mitberücksichtigen. Mobilität werde sich verändern.

Weg von einer Ideologisierung der Verkehrsmittel. Mit dem MIV müsse er erreichbar bleiben. Nichtsdesto trotz sei es ein gutes Ziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Haltestelle Löwenplatz als sehr zentral. Die Auswirkungen der Verlagerung dieser Haltestelle müsste vertieft betrachtet werden. Was bedeutet dies?

Fragen der Distanzen sehr zentral. Wie gross dürfen diese sein. Wie verändern Veränderung im Raum auch Bereitschaft grössere Distanzen zu gehen?

Variante Löwenstrassenhaltestelle aufzuheben sei eine gute Option. Man könne auch ein paar Meter zu Fuss gehen können. Sehr viele Probleme könnten durch diesen einfachen Eingriff gelöst werden.

Demographische Alterung: Man werde mehr mobilitätsbeeinträchtigte Fussgänger haben. Für Leute mit Mobilitätsbeschränkungen sind 150 Meter Fussweg relevant. Man muss die Distanzen gut im Blick haben

4

Cyrill Achermann

### Zustimmung und Potenzial

<p>Hauptproblem "elephant in the room - der Verkehr" wurde von team pool richtigerweise klar benannt und hat grosses Potenzial</p>	<p>Grosses Potenzial liegt in der Entflechtung!</p>
<p>Grünraumpotenziale, Bäume, Aufenthalt ist grosse Bereicherung und gut aufgezeigt, aber Verlierer nicht vergessen (Verkehrsverlagerungen)</p>	<p>Verkehrsreduktion ist zwingend für Erreichung von Spielräumen</p>
<p>Potenzial Bahnhofshalle nicht vergessen, Ruhe-/Aufenthaltsraum, Heute zu viele Events</p>	

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

<p>Anlieferung muss gewährleistet sein</p>	<p>Umsteigen Fernverkehr / ÖV muss ebenerdig möglich sein (unattraktiv wenn über Shopville)</p>
<p>Wie bringt man den Verkehr wirklich weg? Die Leute sind sich daran gewöhnt, mit dem Auto ins Zentrum zu gelangen. Gespannt auf die Lösungen.</p>	<p>Marginalisierte soziale Gruppen sollen weiterhin ihre Nischen haben können.</p>
<p>Wer gewinnt, wer verliert? Teams haben sich noch wenig/nicht dazu geäußert. Verlagern vs Vermeiden. Mit Verlagern werden die Wohnquartiere belastet. Wollen wir ein verkehrsbefreites Einkaufszentrum beim HB?</p>	<p>Fussgänger-Velobeziehung Altstadt / HB verbessern, attraktivieren</p>
<p>Generell zu wenig Sitzplätze für Aufenthalt vorhanden</p>	<p>Zweckfeiler Aufenthalt in den Grünräumen kommt noch zu kurz (ohne Konsumzwang)</p>
	<p>Kostenlose Sanitäranlagen anbieten in Grünräumen</p>

6

Sabina Mächler

## Zustimmung und Potenzial

Metropolitan-Bahnhof trifft 'kleines Zürich'. Gute Ideen.

Neue Nutzungen ermöglichen ist gut und wichtig, z.B. Gessnerallee

Rolle öffentlicher Raum aufgewertet. Fokus auf Menschen/ Nutzer ist gut und wichtig.

Bahnhofplatz freispielen ist gut

UG Handel zieht Menschen aus dem öffentlichen Raum - gut wieder nach oben zu bringen oder besser zu vernetzen

Die generelle Ineffizienz des MIV wird hier extrem deutlich. Spannend wie unterschiedlich die Teams Reduktionsthema angehen

Verschleben von Tram positiv gesehen

## Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Verbindung Altstadt (Niederdorf) nicht vergessen. Ist im Alltag heute schwer.

**Dynamisch denken. BITTE Testläufe planen, Prototyping, Ströme (Menschen, MIV) ändern. Gere ein Wochenende eine Strasse dicht machen und schauen was**

Wie wird Zeit dynamisch gefangen? Anpassungen - Wie kann ein Plan reagieren?

TRAM ist lärmintensiv. Ist wichtig, aber löst nicht alles. Anwohner leiden unter Tram, z.B. Limmatquai

Bild ist nicht 1 zu 1 umzusetzen. Ein Bild das sich alle 3 / 5 angepasst werden kann, um auf Wandel reagieren zu können.

MIV Reduktion versus MIV Verlagerung sind wir nicht unbedingt alle einig. Wie kann es voran gehen?

Central: Wie gelangt man von HB zum Hochschulquartier? z.B. Freitreppe

Bedenken das MIV Verlagerung Chaos in die Quartiere verlagert. Wie wird es ein Win-Win

HBF bis Hochschulquartier via Central ist wichtig und nicht tiefer behandelt. Teil der Aufgabe die Central Fussgängerströme zu fangen?

Nicht Menschen in Untergrund zwingen

Central zu kurz gekommen?

Nicht ein Projekt (Hochglanzbroschüre), sondern viele Komponenten? Zielrichtung und Einzelschritte definieren!

7

Felix Manz

### Zustimmung und Potenzial

Gewinnen von Aufenthaltsqualität	Visionen gefallen!
Klima und Grünraum wird angepackt (wichtig), Attraktivität der Aufenthaltsräume	Zweistufiges Vorgehen wichtig: 1. Stadträumliche Vision zuerst 2. Wie wird sie umgesetzt
Stossrichtungen sehr positiv (mehr Grün, mehr Fuss/Velo), bessere Qualitäten für Personen, welche im "Untergrund" arbeiten	Verkehrsdrehscheibe HB wird an Bedeutung zunehmen
Begrünung und Qualität Aufenthaltsraum als grosse Potenzial	Anpacken des gordischen Knotens im Verkehr wichtig und spannend, MIV und ÖV
	Spannend: VBZ-Führung über Sihlpost

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Logistik, Sadtversorgung unbedingt anschauen	Unterrirdische Verbindungen sind und bleiben wichtig (Transtraum, Zugang S-Bahn)
Taxi: Pick-up/drop-off Kurzzeit als wichtiges Bedürfnis	Überlegen: Back to the roots, was ist die Funktion des Bahnhofs, vielleicht etwas weniger Romantik...
Verlagerungen des Verkehrs beachten (Auswirkungen), gesamtheitlich anschauen	HB/Central bleibt auch ein Verkehrsraum: Verkehrsfrage muss gelöst werden
Central wichtiger Knotenpunkt (v.a. Abholpunkt) als Zubringer aus Optik Taxi/Uber	Wie wird der ÖV ausgebaut (ist notwendig), Zürich ist auch Wirtschaftsraum, Verkehr ist Teil davon
Bedürfnisse des Arbeitsortes hinsichtlich Aufenthalts-/ Verweilqualität	

8

Alexander Horber

### Zustimmung und Potenzial

Migros: Verbesserung Aufenthaltsqualität ist attraktiv.	Aufwertungspotenzial: Besser Anbindung/Örnung Linth-Escher-Gasse
Zu Fussgehende werden im Moment diskriminiert, weg vom Kanalisieren.	Aus Sicht Velo sind die Überlegungen zu begrüssen. Je weniger Autos desto besser.
Aufenthaltsräume für Jugendliche sind sehr wichtig.	Begrüsst wird die Nutzung der Flussräume.
EG-Nutzungen am Bahnhofplatz können durch Reduktion des Verkehrs gestärkt werden (heute sehr unattraktiv)	

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

Unklar: Warum autofreier Bahnhofplatz? Warum nicht stärkerer Fokus auf Bahnhofqual?	Migros: Anlieferung ist wichtig. Differenzierte Betrachtung zu MIV und Transitverkehr. Quelli- und Zielverkehr
Wo genau liegen die Velorouten, Veloinfrastruktur, genau mit denken, abgeetzte Velorouten?	Zugänglichkeit Parkhäuser ist wichtig.
Andere Verkehrsmittel wie Trotts usw.	Verkehrskappung wird kritisch gesehen, Reduktion scheint denkbar.
Cargovelo zum einkaufen mitdenken und Parkplätze dafür.	Fischiges Queren und Anlieferung nicht mischen, evtl. Anlieferung unter Boden bringen. Anlieferung auf Schienen.
Für die zukünftige Nutzung des Bahnhofplatzes braucht es eine Vision	

9

Pascal Hunkeler

### Zustimmung und Potenzial

<p>Viele Ideen kommen gut an, spannend sind die Nutzerprofile Kooperation mit MIV kommt gut an</p>	<p>Seitens Eigentümerschaft Grosse Potentiale für Aufwertung wird gesehen</p>
<p>Globus Provisorium wird nicht als Schandfleck angeschaut, auch seitens Betreiber</p>	<p>Grosses Potential BHF Platz, stellt repräsentatives Zürich dar, dient auch als Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse</p>
<p>Löwenstrasse als Flaniermelle</p>	<p>Positiv sind die neuen Orte für die Tramhaltestellen zu Gunsten von kurzen Umsteigeorten</p>
<p>Beruhigung, Entschleunigung</p>	<p>Grosses Potential in der Radikalität der Verkehrsplanung. Jedoch ist dieser Ansatz gar nicht so radikal bezogen auf den Zeitraum bis 2050</p>

### Anliegen und Hinweise für Stufe 2

<p>Wichtig ist die Erreichbarkeit z.B. Hotel per Taxi und Belieferung, Gäste die Zufahren</p>	<p>Plan des Architekten Walter Hunziker Überdachung der Linth Escher Gasse um bessere Nutzbarkeit zu erreichen</p>
<p>Wichtig auch in Zukunft eine Grundversorgung im Raum Globusprovisorium sicherstellen. Mit Anlieferung etc.</p>	<p>Suchtzentrum in der Gessnerallee. Wenn diese 900 täglichen Besucher dort verweilen, könnte das ein Thema werden insgesamt sozialräumliche Themen im Auge behalten</p>
<p>Von polizeilicher Seite müssen die Rettungsachsen sichergestellt werden</p>	<p>Konflikt Fahrradfahrer und Fussgänger ist da und muss gelöst werden</p>
<p>Anliegen liegen zum Teil sehr weit auseinander. Wie gelingt trotzdem ein grosses Ganzes Kann man den Raum nur verschönern?</p>	<p>Mit Bestehendem besser umgehen</p>
<p>Mutig heran gehen in Etappen realisieren Wie holen wir alle ab, mitdenken für schwache Stimmen?</p>	<p>Grosse Sorge: Randgruppen, für diese Gruppen ist dieser Raum sehr wichtig und soll es auch bleiben</p>

## Arbeitsprozess, Öffentlichkeitsarbeit und weitere Themen

Die Gelegenheit der  
Information und Mitwirkung  
wurde sehr geschätzt

Wie gelingt es komplizierte Themen  
auch in der Öffentlichkeit gut zu  
vermitteln.

In unserer Breakout-Gruppe brachte ein Teilnehmer  
den Prozess wunderbar auf den Punkt: «Wenn man es  
richtig macht, kann es in diesem Prozess nur  
Gewinnerinnen und Gewinner geben».

## Feedback zur "Online-Ausstellung" ...

Die Ausstellung war gut; aber  
sehr hilfreich waren die  
Präsentationen der Teams!

gut für die Vorbereitung