

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 312/2025

Sitzung vom 19. November 2025

1185. Interpellation (Einbezug des Kantons, insbesondere der Volkswirtschaftsdirektion, bei der Erarbeitung des «Weissbuchs «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» der Stadt Zürich)

Die Kantonsräte Marc Bourgeois und Ueli Bamert, Zürich, haben am 29. September 2025 folgende Interpellation eingereicht:

Am 3. September 2025 hat der Zürcher Stadtrat sein Weissbuch «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» vorgestellt. Die Pläne sehen platzartige Fussgängerräume rund um den Bahnhof vor, wozu die Verkehrsströme (ÖV, MIV, Langsamverkehr) grundlegend neu organisiert werden sollen.

Die Stadt Zürich ist frei, ihren öffentlichen Raum nach eigenen Vorstellungen aufzuwerten. Und gerade rund um den Hauptbahnhof sind Aufwertungen durchaus denkbar. Dies hat aber zwingend im Rahmen der übergeordneten, rechtlichen und demokratisch legitimierten Vorgaben und Prozesse zu erfolgen, damit der Kanton seine koordinierende Rolle zwischen den einzelnen Gemeinden, aber auch zwischen Kanton und Bund wahrnehmen kann. Es ist zu bedenken, dass wir hier nicht einfach von einem städtischen Bahnhof reden, sondern vom Hauptbahnhof des Kantons Zürich (ersichtlich an der Präsenz der Kantonspolizei).

Der Prozess zur Erarbeitung des offenbar behördensverbündlichen Weissbuchs wirft aus demokratischer und rechtsstaatlicher Perspektive Fragen auf.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Die zuständige Stadträtin erwähnt in einem NZZ-Interview vom 4. September 2025, die Stadt sei in dieser Sache in regem Austausch mit Fachleuten des Kantons – offenbar des Amts für Mobilität. Trifft dies zu, beinhaltet dieser Austausch auch eine implizite Unterstützung des Kantons für dieses Vorhaben, und weshalb beteiligt sich der Kanton an Planungen, die offensichtlich gegen kantonales Recht verstossen? Falls Nein: In welcher Form gedenkt der Regierungsrat, diese Falschaussage zu korrigieren?
2. Darf eine Gemeinde Pläne jeglicher Natur für behördensverbündlich erklären, die offensichtlich in mehrfacher Weise gegen übergeordnete Planungsvorgaben und Rechtsnormen verstossen? Falls Ja, wie möchte der Kanton unter diesen Voraussetzungen seine koordinie-

rende Rolle in Verkehrsnetzen künftig wahrnehmen? Falls Nein, was unternimmt der Regierungsrat gegen dieses Ansinnen des Zürcher Stadtrates?

3. Die zuständige Stadträtin erwähnt im selben NZZ-Interview, sie habe die klare Vorgabe, den motorisierten Individualverkehr bis 2040 um 30 Prozent reduzieren. Von wem stammt diese Vorgabe, und übersteuert diese Vorgabe das StrG, die KSigV und/oder den kantonalen Richtplan?
4. Die Erarbeitung des Weissbuchs wurde von einer schattendemokratischen Echo-Gruppe begleitet. Dabei handelt es sich um eine Gruppe von Verbänden und Amtsstellen, die von der Stadt Zürich nach eigenem Gutdünken zusammengestellt wurde, wobei mobilitätsfreundliche sowie gewerbe- und wirtschaftsnahe Verbände eine klare Minderheit bildeten. Die zuständige Stadträtin betont, dass in dieser Gruppe Sorgen «protokolliert» wurden. Ein Moderator der Gruppe erwähnte in der abschliessenden Sitzung, dass kritische Stimmen «gehört» wurden. Trotzdem gibt es im resultierenden Weissbuch keine Hinweise darauf, dass diese Stimmen im Resultat berücksichtigt wurden, obwohl dieses nun eine Planungsgrundlage darstellen soll und keine Rechtsmittel dagegen ersichtlich sind. Das ist aus demokratiepolitischer und rechtsstaatlicher Sicht in mehrfacher Weise stossend. Sieht der Regierungsrat politische oder rechtliche Möglichkeiten, um die Wirkung dieses Weissbuchs auf das zu beschränken, was es im Kern sein darf, nämlich eine unverbindliche Vision?
5. Wird sich der Kanton weiter an solchen Begleitgruppen beteiligen, wenn das Risiko besteht, danach als Feigenblatt herhalten zu müssen?
6. An der Medienkonferenz zum Weissbuch begründete die Stadt die fehlende Unterschrift des Kantons (etwa im Gegensatz zum Weissbuch Hochschulgebiet Zürich-Zentrum [HGZZ]) mit formellen, nicht mit inhaltlichen Gründen: «Weil sich der Kanton als Bewilligungsbehörde in einem Rollenkonflikt gesehen habe». Dieser Einwand hätte vom Kanton auch beim Weissbuch HGZZ vorgebracht werden können. Die Aussage der Stadt verleitet zum Schluss, dass der Regierungsrat die Inhalte des Weissbuchs von der Stossrichtung her unterstützt. Trifft dies zu? Falls Ja: Aus welchen Regierungsratsbeschlüssen oder Beschlüssen der zuständigen Direktionen lässt sich dies ableiten?
7. In welchen Bereichen müssten der Kanton (inkl. ZVV) und der Bund (inkl. SBB) bei einer Umsetzung des Weissbuchs finanzielle Lasten tragen? Kann ein ungefährer Gesamtbetrag (auf 100 Mio. Fr. genau) genannt werden? Wie lassen sich diese Kosten angesichts der Priorisierung von Investitionen auf kantonaler Ebene, etwa bei Bildungsbauten, rechtfertigen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Marc Bourgeois und Ueli Bamert, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Amt für Mobilität (AFM) hat – neben weiteren kantonalen Ämtern und Fachstellen – im Rahmen der Projektorganisation eine ausschliesslich begleitende Rolle übernommen. Dabei wurden die kantonalen Interessen fachlich vertreten. Eine solche Mitwirkung erfolgt unabhängig davon, ob ein Vorhaben vom Kanton inhaltlich unterstützt wird oder nicht.

Zu Frage 2:

Städte und Gemeinden können grundsätzlich Planungen wie das Weissbuch «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» in ihrem eigenen Wirkungs- und Kompetenzbereich durchführen. Diese sind aber für den Kanton nicht verbindlich.

Im Rahmen der entsprechenden Verfahren wird festzustellen sein, ob Vorhaben gegen übergeordnete Planungsvorgaben und Rechtnormen verstossen. Diese Verfahren können sowohl kommunale oder regionale Richtplanrevisionen als auch konkrete Projekte für Strassen mit überkommunaler Bedeutung sein.

Zu Frage 3:

Die Vorgabe stammt aus einer Strategie der Stadt Zürich. Wie bereits in der Beantwortung der Frage 2 ausgeführt, ist diese Vorgabe für den Kanton nicht verbindlich und kann deshalb die kantonalen gesetzlichen und planerischen Vorgaben auch nicht übersteuern.

Zu Frage 4:

Der Prozess zur Erarbeitung des Weissbuchs und der Entscheid über die resultierenden Inhalte lag bei der Stadt Zürich. Die Inhalte sind für den Kanton nicht verbindlich.

Zu Frage 5:

Verschiedene kantonale Amtsstellen pflegen aufgrund ihrer Funktion als Prüf- oder Genehmigungsinstanz (Richtplanung, Strassen von überkommunaler Bedeutung usw.) einen regelmässigen fachlichen Austausch mit den städtischen Dienststellen. Dies unterstützt einen effizienten Ablauf des gesetzlich vorgesehenen Genehmigungsprozesses, wobei bei konkreten Vorhaben aus Gründen der Governance Zurückhaltung geübt wird. Anfragen der Stadt für eine Begleitung von Konzepten usw. durch Fachpersonen des Kantons werden entsprechend dieser Zurückhaltung jeweils fallweise geprüft.

Zu Frage 6:

Wie bereits erläutert, hat der Kanton im Prozess eine ausschliesslich begleitende Rolle eingenommen. Eine Zustimmung oder Ablehnung zeigt sich erst im Rahmen der Umsetzung der konkreten Verfahren bzw. Projekte und kann dem Kanton auch nicht unterstellt werden.

Zu Frage 7:

Allfällige Kostenteiler können erst mit Vorliegen von konkreten Projekten beurteilt und festgelegt werden. Entsprechend können derzeit keine Aussagen zu Kostenfolgen für den Kanton gemacht werden. Ebenso ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt offen, inwiefern sich der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanziell an einzelnen Massnahmen beteiligen wird. Die Kosten des Angebots des öffentlichen Verkehrs werden gemäss den spezialrechtlichen Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (LS 740.1) im Rahmen des Fahrplanverfahrens festgelegt und leiten sich insbesondere aus den Vorgaben des Kantonsrates gemäss der jeweils geltenden ZVV-Strategie ab. Derzeit sind in keinem dieser Instrumente Mehrkosten oder Massnahmen aus der Umsetzung des Weissbuchs eingeplant oder vorgesehen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli