

Sitzung vom 19. November 2025

**1184. Interpellation (Mobilitätspolitische Haltung des Regierungsrates zum «Weissbuch <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. Dabei soll sich der (elektro-) motorisierte Individualverkehr im Wesentlichen in Luft auflösen oder indirekt auf Strassen ausserhalb der Stadtgrenze verschoben werden. Was einen ratlos zurücklässt, zumal höchstens 20 Prozent des MIV am Hauptbahnhof Transitverkehr ist und es sich mehrheitlich um vom Kanton festgelegte und finanzierte Staatsstrassen handelt.

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 zu erfolgen, damit der Kanton seine koordinierende Rolle zwischen den einzelnen Gemeinden, aber auch zwischen Kanton und Bund wahrnehmen kann. Verkehrspolitik ist kein «JeKaMi».

Das vorliegende Weissbuch verstösst nun aber in mehrfacher Hinsicht gegen übergeordnetes Recht und übergeordnete, verbindliche Planungsgrundlagen (bspw. StrG, KSigV, kantonaler Richtplan). Trotzdem wurde es vom Stadtrat als für die städtischen Behörden offenbar verbindlich für die weiteren Planungen erklärt. Es ist also rechtlich betrachtet «behördenverbindlich» und nicht einfach eine mögliche «Vision». Das gefährdet die innerkantonale und nationale Abstimmung der Verkehrsflüsse und wirft Fragen auf.

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

1. Gemäss Weissbuch werden die Haltestellen des ÖV neu angeordnet, was teils zu längeren Fusswegen zwischen Zug und lokalem ÖV führt. Zudem wird eine gut frequentierte Haltestelle (Löwenplatz) gänzlich aufgehoben. Sind dies in den Augen des Regierungsrats geeignete Massnahmen, um die Attraktivität des ÖV zu steigern?

2. Möchte die Stadt den Raum südlich des HB tatsächlich mehrheitlich den zu Fuss Gehenden zur Verfügung stellen, wird sie nicht um eine Reduktion der Tramgeleise herumkommen. Eine solche steht offenbar im Raum und würde die Leistungsfähigkeit und Resilienz dieses wichtigen ÖV-Knotens erheblich gefährden. Unterstützt der Regierungsrat ein solches Vorhaben?
3. Der Hauptbahnhof dürfte die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz sein. Unterstützt der Regierungsrat das städtische Ansinnen, dass an dieser wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Umstieg auf den MIV oder vom MIV höchstens noch als Randerscheinung toleriert wird?
4. Die zuständige Stadträtin verweist in einem NZZ-Interview vom 4. September 2025 auf den verbindlichen Richtplan. Decken sich die Pläne des Weissbuchs mit dem kantonalen Richtplan, Kapitel 4.2 Strassenverkehr?
5. Gemäss Weissbuch sollen verschiedene Staatsstrassen komplett gesperrt oder für den Durchgangsverkehr obsolet gemacht werden (bspw. Museumstrasse, Bahnhofquai, Bahnhofplatz, Bahnhofbrücke, Sihlstrasse, Teile Seilergraben). Weitere Staatsstrassen sollen in ihrer Leistungsfähigkeit beschränkt werden (bspw. Uraniastrasse). Alternativen werden nicht (aus-) gebaut. Erfüllt dieses Vorgehen die Vorgaben von Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung («Anti-Stau-Artikel»)?
6. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die Mühlegasse (einspurig, Tempo 30, stark frequentierter Fussgängerübergang Niederdorfstrasse) den gesamten Verkehr des Seilergrabens ohne Leistungseinbussen für den MIV aufnehmen kann?
7. Der Zugang zur A1 erfolgt von Zürich Süd-Ost aus über das Sihlquai. Dieses soll von Zürich Süd-Ost aus aber nicht mehr erreichbar sein. Mit welchen Umwegfahrten und Folgen rechnet der Regierungsrat (Lärm, Unfälle, Umweltbelastung etc.)?
8. Gemäss Weissbuch würde die Leistungsfähigkeit der limmatquerenden Strassenverbindungen rund um den Hauptbahnhof erheblich reduziert werden. Damit bleiben nur noch die Quaibrücke und die Kornhausbrücke als Alternativen. Mit welchem Mehrverkehr rechnet der Regierungsrat für diese Brücken und deren Zubringer?
9. Die Stadt verweist auf die «einmalige» Gelegenheit, den Verkehr rund um den Hauptbahnhof direkt oder indirekt (über einen Lastabtausch am Rosengarten) auf den Nordring zu leiten. Wie beurteilt der Regierungsrat diese Aussage vor dem Hintergrund von Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung («Anti-Stau-Artikel»), wenn berücksichtigt wird, dass a) nur (höchstens) 20 Prozent des Verkehrs am Hauptbahnhof Transitverkehr sind, b) der Nordring heute schon

- überlastet ist und für eine dysfunktionale A1 sorgt, c) die Stadt zeitgleich die Rosengartenachse in mehreren Stufen beschränken möchte und d) keinerlei andere Alternativrouten ausgebaut werden?
10. Wird der Regierungsrat angesichts dieser neuen Ausgangslage weitere Bestrebungen der Stadt Zürich, die Leistungsfähigkeit der Rosengartenachse zu beschränken, konsequent ablehnen?
  11. Die Stadt Zürich verweist selber auf die Nordumfahrung als mögliche Ausweichroute. Diese liegt (inkl. Zubringer) zu einem grossen Teil ausserhalb der Stadtgrenze und auch nicht im Einflussbereich des Kantons. Kann davon ausgegangen werden, dass § 28 KSigV zum Tragen kommt («Die städtischen Behörden holen die Zustimmung der Kantonspolizei ein, bevor Verkehrsanordnungen verfügt werden, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können.»)? Wäre aufgrund der Betroffenheit einer Nationalstrasse auch die Zustimmung des Bundes erforderlich? Wurde das betroffene ASTRA über diese Pläne informiert?
  12. Ein Seebeckentunnel könnte einen Teil des Verkehrs beim Bahnhof aufnehmen und zugleich das untere Seebecken entlasten. Auch ein Seetunnel könnte die Stadt weiter von Transitverkehr entlasten. Beide Tunnels sind im kantonalen Richtplan erfasst (Nr. 1c [mittelfristig] bzw. Nr. 1b [kurzfristig, als Ersatz für Stadttunnel]). Der kantonale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden von Kanton und Gemeinden. Der Regierungsrat antwortete auf die Anfrage KR-Nr. 316/2018 im Jahr 2019: «Gemäss Strassengesetz liegt die Planungshoheit für dieses Objekt grundsätzlich bei der Stadt Zürich, wobei derzeit keine Planungsarbeiten am Seebeckentunnel bekannt sind.» Hat der Regierungsrat Informationen darüber, ob die Planungen von der Stadt Zürich inzwischen, über sechs Jahre später, an die Hand genommen wurden? Falls nicht: Wann nimmt der Regierungsrat sein Recht und, angesichts des Richtplans irgendwann auch seine Pflicht, in Anspruch, eines der Projekte selber zu erstellen, falls die Stadt untätig bleibt (§ 50 StrG)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

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

Gemäss §§ 43 ff. des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) ist die Stadt Zürich für Bau und Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung innerhalb ihres Gemeindegebiets zuständig. Die Federführung liegt beim Tiefbauamt der Stadt Zürich. Im Bereich des öffentlichen

Verkehrs (ÖV) sind die Verkehrsbetriebe Zürich als marktverantwortliches Unternehmen für Betrieb und operative Planung des städtischen ÖV-Netzes zuständig.

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Zürich und des Centrals verlaufen mehrere überkommunal klassierte Strassen und Velorouten im Sinne von § 43 StrG. Diese sind ausschliesslich im regionalen Richtplan enthalten, der vom Regierungsrat festgesetzt wird. Das StrG regelt die Rechte und Pflichten der kantonalen Behörden im Zusammenhang mit den Vorhaben auf den überkommunalen Strassen. Alle städtischen Strassenbauprojekte durchlaufen einen verbindlichen Genehmigungsprozess. Gegenwärtig liegen den kantonalen Behörden keine Anträge für eine Begehrensäusserung (§ 45 Abs. 1 StrG) oder eine Projektgenehmigung (§ 45 Abs. 3 StrG) im genannten Bereich vor. Eine Beurteilung der Vorhaben ist erst auf der Grundlage der Projektunterlagen möglich.

Die Zuständigkeit für die langfristige strategische Planung und Entwicklung des städtischen Strassennetzes liegt bei der Stadt Zürich. Der Stadtrat ist für die Pflege und Nachführung des regionalen Richtplans der Stadt Zürich verantwortlich. Die Planung ist auf die übergeordnete kantonale Planung abzustimmen. Eine dem Weissbuch entsprechende Revision wurde dem Regierungsrat bislang nicht zur Genehmigung vorgelegt.

Zu Fragen 1 und 2:

Das Weissbuch sieht erhebliche Eingriffe in die bestehende Infrastruktur vor. Inwiefern sich diese auf das übergeordnete Verkehrssystem auswirken, kann zurzeit nicht beurteilt werden. Eine abschliessende Prüfung der im Bereich des ÖV vorgesehenen Massnahmen ist erst bei Vorliegen von Projekten möglich. Entsprechend kann sich der Regierungsrat zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder zu den Auswirkungen noch zu allfälligen zusätzlichen Massnahmen äussern.

Zu Frage 3:

Der Hauptbahnhof ist unbestrittenermassen eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben des Kantons und der Schweiz. Als solcher ist er vorab ein Knotenpunkt des S-Bahn-Netzes und des Fernverkehrs. Darüber hinaus ist er aber auch eine Schnittstelle zu allen anderen Verkehrsträgern. Als solche muss er für alle Nutzenden der S-Bahn und des Fernverkehrs zugänglich sein. Dies setzt Umsteigebeziehungen zu anderen Angeboten des öffentlichen Verkehrs und zu allen weiteren Verkehrsträgern voraus. Für die lokale Erreichbarkeit ist z. B. die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr wichtig. Mit dem kürzlich eröffneten Velotunnel, der vom Kanton und vom Bund massgeblich finanziert wurde, und der neuen städtischen Velostation wurde die Erreichbarkeit für den Veloverkehr gestärkt. Die Erreichbarkeit des Haupt-

bahnhofs für den motorisierten Individualverkehr wird mit den Ideen gemäss Weissbuch infrage gestellt oder zumindest erheblich erschwert. Dies betrifft insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität, das Gewerbe, Schutz und Rettung, Taxis usw.

Zu Fragen 4 und 5:

Im Perimeter der Planung der Stadt befinden sich ausschliesslich regional klassierte Strassen (sogenannte Verbindungsstrassen). Eine Abklassierung solcher Strassen bedingt eine Revision des regionalen Richtplans, der vom Regierungsrat festgesetzt wird. Ebenso sind konkrete Strassenbauprojekte dem Kanton bzw. dem Regierungsrat gemäss § 45 Abs. 3 StrG zur Genehmigung einzureichen.

Inwiefern die Ideen des Weissbuchs mit den gesetzlichen Vorgaben und der Richtplanung vereinbar sind, kann derzeit nicht beurteilt werden. Die entsprechenden Prüfungen durch den Kanton werden im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Prozesse bei Vorliegen konkreter Anträge der Stadt erfolgen, wobei die Erschliessung mit allen Verkehrsträgern für den Regierungsrat ein wichtiges Anliegen ist.

Diese Überprüfung muss im Rahmen einer Gesamtschau erfolgen. Veränderungen an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt werden nicht nur vor Ort, sondern auch in den umliegenden Quartieren Auswirkungen haben. Dabei wird auch der sogenannte «Anti-Stau-Artikel» in der Kantonsverfassung (KV, LS 101) zu berücksichtigen sein. Danach sind Verminderungen der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte des Staatsstrassennetzes im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen (Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> KV).

Zu Fragen 6–9:

Dem Kanton liegt derzeit weder ein Antrag für eine Revision des regionalen Richtplans noch für die Genehmigung eines Strassenbauprojekts in diesem Perimeter vor. Es ist Aufgabe der Stadt Zürich, zusammen mit den entsprechenden Anträgen die notwendigen Nachweise vorzulegen. Erst zu diesem Zeitpunkt können die Planungen bzw. Projekte auf ihre Vereinbarkeit mit den übergeordneten gesetzlichen und planerischen Grundlagen des Kantons beurteilt werden. Nicht nachvollziehbar ist dabei, dass die Veränderungen rund um dem Hauptbahnhof ausgerechnet über einen Lastabtausch beim Rosengarten ausgeglichen werden soll, zumal die Stadt Zürich auf dieser wichtigen Einfallsachse verschiedene Massnahmen plant, um die Quartierbevölkerung zu entlasten.

Zu Frage 10:

Das vorliegende Weissbuch ist für den Kanton nicht verbindlich. Alle Strassenbauprojekte, die dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden, werden auf ihre Vereinbarkeit mit der Verfassung und den massgeblichen Gesetzen geprüft.

Zu Frage 11:

Die Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets im Sinne von § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung (LS 741.2) kann erst im Einzelfall und gestützt auf eine konkrete Verkehrsanordnung der Stadt beurteilt werden. Inwiefern das Bundesamt für Strassen über die Planungen informiert wurde, entzieht sich der Kenntnis des Regierungsrates.

Zu Frage 12:

Dem Regierungsrat sind keine städtischen Planungen zum Seebeckentunnel bekannt. Gemäss Richtplankarte des Kantons schliesst der Seebeckentunnel an der Bellerivestrasse und nicht an der Rämistrasse an, weshalb die Auswirkung auf den Innenstadtring gering sein dürfte. Der Regierungsrat sieht angesichts der derzeitigen finanziellen Situation des Kantons und des beschränkten Nutzens eines solchen Tunnels keinen Anlass, eine solche Planung zum gegenwärtigen Zeitpunkt eigenständig zu initiieren.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**