

INTERPELLATION von Marc Bourgeois (FDP, Zürich) und Ueli Bamert (SVP, Zürich)

betreffend Einbezug des Kantons, insbesondere der Volkswirtschaftsdirektion, bei der Erarbeitung des «Weissbuchs ‚Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050‘» der Stadt Zürich

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 behördenverbindlichen 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 behördenverbindlich erklären, die offensichtlich in mehrfacher Weise gegen übergeordnete Planungsvorgaben und Rechtsnormen verstossen? Falls Ja, wie möchte der Kanton unter diesen Voraussetzungen seine koordinierende 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 ungefährender Gesamtbeitrag (auf 100 Mio. Fr. genau) genannt werden? Wie lassen sich diese Kosten angesichts der Priorisierung von Investitionen auf kantonaler Ebene, etwa bei Bildungsbauten, rechtfertigen?

Marc Bourgeois
Ueli Bamert