

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

betreffend Mobilitätspolitische Haltung des Regierungsrates zum «Weissbuch „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. 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. 2bis 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. 2bis 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)?