



Beschluss des Stadtrats

vom 19. August 2026

GR Nr. 2026/183

Nr. 2583/2026

Schriftliche Anfrage von Sandro Gähler betreffend Gebietsplanung analog dem Stadtraum Hauptbahnhof, weitere Gebiete für ähnliche Prozesse, Bauprojekte im Gebiet Stadelhofen-Bellevue-Bürkliplatz, langfristige Entwicklungsschritte in diesem Gebiet, Einfluss des übergeordneten Strassennetzes auf ein grossräumiges Konzept und Beurteilung der Machbarkeit von temporären Massnahmen

Am 15. April 2026 reichte das Gemeinderatsmitglied Sandro Gähler (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/183, ein:

Das Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof ist ein erfreulicher Schritt hin zu einer strukturierten, kohärenten und zielorientierten Entwicklung dieses wichtigen Stadtgebiets. In der (Innen-)Stadt gibt es jedoch noch weitere Gebiete, welche eine solche zukunftsorientierte, übergeordnete und gesamtheitliche Betrachtung verdienen würden – wenn auch vielleicht mit etwas geringerer Komplexität und Gebietsgrösse, um diese Projekte schlanker und effizienter zu halten, so dass ihre Umsetzung schneller starten kann.

Zum gesamten Stadtgebiet haben wir folgende Fragen:

1. Erachtet es der Stadtrat als sinnvoll, ähnliche Prozesse wie für den Stadtraum HB in anderen Gebieten, insbesondere bei wichtigen Stadtbahnhöfen wie Stadelhofen, Altstetten oder Oerlikon, durchzuführen? Was hat sich bei diesem Prozess bewährt, und was sollte aufgrund der gewonnenen Erfahrungen anders gemacht werden?

Spezifisch zum Gebiet Stadelhofen-Bellevue-Bürkliplatz haben wir folgende Fragen:

2. Was gibt es in diesem Gebiet für Bauprojekte der Stadt Zürich im öffentlichen Raum, für die Planungsprojekte ausgelöst wurden oder sich bereits im Bau befinden, insbesondere der Umsetzung der Velovorzugsrouten und der Verkehrsprojekte, um diese vom MIV zu entlasten?
3. Was gibt es in diesem Gebiet für weitere Bauprojekte (z. B. öffentliche oder private Hochbauvorhaben, kantonale und nationale Tiefbauvorhaben), welche einen nennenswerten Einfluss auf Funktion und Nutzung dieses Gebiets haben werden, und somit in einer solchen Betrachtung berücksichtigt werden müssen?
4. Was für langfristige Entwicklungsschritte und Ziele hat sich die Stadt für den öffentlichen Raum in diesem Gebiet bereits gesteckt, welche einem entsprechenden Prozess eine gewünschte Richtung vorgeben können?
5. Während es im Bereich um den HB bloss überkommunale Verbindungsstrassen gibt, ist das Gebiet Stadelhofen-Bellevue-Bürkliplatz von mehreren überkommunalen Hauptverkehrsstrassen durchzogen. Was hat diese höhere Wichtigkeit für das übergeordnete Strassennetz für Auswirkungen auf ein solches grossräumiges Konzept?
6. Wie schätzt der Stadtrat die Machbarkeit von temporären Massnahmen ein, um die zum Teil untragbare Situation kurzfristig zu verbessern, bis in ein paar Jahrzehnten definitive Lösungen umgesetzt sind? Ein konkretes Beispiel dazu ist die aktuell unbefriedigende Veloführung im Bereich Stadelhofen, bis diese (wie im Richtplan vorgesehen) in beiden Richtungen durch die Falkenstrasse geführt werden kann.



Vorbemerkungen

Die Stadt Zürich steht in einem regelmässigen Austausch mit den SBB und wird bereits früh über Entwicklungen oder Ausbauvorhaben informiert. In der Zusammenarbeit werden städtische Interessen in die Projekte der SBB eingebracht und nach Möglichkeit Synergien genutzt. Zudem werden seitens der Stadt auch frühzeitig eigene, ergänzende Planungen und Projekte ausgelöst. Die Ausgangslage bei den Bahnhöfen Stadelhofen, Altstetten und Oerlikon ist dabei aufgrund der örtlichen Situation und ihrer Lage im Siedlungskontext sowie aufgrund der Entwicklungen im Umfeld und der bereits bestehenden oder geplanten Projekte nicht direkt mit der Ausgangslage am Hauptbahnhof vergleichbar. Ob und welche Art von planerischer Grundlage zweckmässig ist, muss jeweils fallweise geprüft werden. Dies zeigt auch das folgende Vorgehen an den Bahnhöfen Oerlikon und Altstetten:

Für den Bahnhof Oerlikon wurde im Jahr 2000, ausgelöst durch die nördlich angrenzende Umnutzung des ehemaligen Industrieareals Neu-Oerlikon, ein [Entwicklungsrichtplan](#) mit Schlüsselprojekten erstellt. Dieser Entwicklungsrichtplan wurde 2009 aktualisiert. Die Umnutzung des Industrieareals Neu-Oerlikon hat die Entwicklung des Gebiets als neuen Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Gleichzeitig trug der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon im Rahmen des SBB-Projekts Durchmesserlinie Altstetten–Zürich–HB–Oerlikon massgeblich zu einer starken Entwicklung des Personenverkehrs bei. Dies führte zu einem signifikanten Anstieg der Passagierzahlen und erforderte eine Neuausrichtung der Fussverkehrs- und Umsteigebeziehungen. Insbesondere für die Nordseite und den Bereich Ost bestand Handlungsbedarf bezüglich der Umsteigebeziehungen zu den Bus- und Tramhaltestellen. Die einzelnen Projekte wurden in den letzten Jahren schrittweise umgesetzt. In diesem Kontext sind die Quartierverbindung sowie die Hauptankunftsorte Max-Frisch-Platz, Bahnhofplatz Süd und Bahnhof Oerlikon Ost entstanden oder neugestaltet sowie die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut worden.

Am Bahnhof Altstetten wurde auf der Nordseite, im Zusammenhang mit dem Bau der Tramachse Pfingstweidstrasse, der Vulkanplatz neugestaltet und als Haltestelle sowie Aufenthaltsbereich umgestaltet. Auf der Südseite des Bahnhofs Altstetten bietet der Altstetterplatz bereits heute einen grosszügigen Ankunftsort, an dem die Umsteigebeziehungen zu den Bussen und der Limmattalbahn sowie die Verbindungen in Richtung Quartier gut funktionieren. Aktuell wird mit dem Projekt Bau Nr. 06051 Personenunterführung West eine Erweiterung bzw. ein neues Angebot für den Veloverkehr erarbeitet. Diese Verbindung zwischen Süd- und Nordseite des Bahnhofs soll ergänzt werden mit einer Velostation. Die Fortsetzung auf beiden Seiten ist mit Anschlussprojekten für die Vulkan- und Max-Högger-Strasse sowie für die Saumackerstrasse sichergestellt. In Zusammenhang mit dem Masterplan «[Zürich-Altstetten, Standortentwicklung Hohlstrasse 600-612](#)» wurde zudem neu ein Projekt für den Altstetterplatz ausgelöst (Bau Nr. 24034). Darin soll der Raum in der Schnittstelle der privaten Hochbauten und des Bahnhofs mit Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse und der angrenzenden Strassenprojekte als Ganzes betrachtet werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:



3/7

Frage 1

Erachtet es der Stadtrat als sinnvoll, ähnliche Prozesse wie für den Stadtraum HB in anderen Gebieten, insbesondere bei wichtigen Stadtbahnhöfen wie Stadelhofen, Altstetten oder Oerlikon, durchzuführen? Was hat sich bei diesem Prozess bewährt, und was sollte aufgrund der gewonnenen Erfahrungen anders gemacht werden?

Der Stadtrat sieht derzeit bei den städtischen Bahnhöfen keinen ergänzenden Handlungsbedarf zu den bereits laufenden Planungen und Projekten. Wie einleitend beschrieben, wird im Zusammenhang mit Gebietsentwicklungen, grösseren Planungen oder Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr jeweils frühzeitig der Austausch mit den SBB gesucht. Bei Bedarf werden ergänzende Studien in Auftrag gegeben, um zu prüfen, welcher Handlungsbedarf besteht und welche planerischen Schritte seitens der Stadt im Kontext der anstehenden Veränderungen und deren Zeithorizonte notwendig sind.

Für den Stadtraum Hauptbahnhof wurde aufgrund der komplexen Aufgabenstellung ein prozessorientiertes Verfahren in Form einer zweistufigen Testplanung nach SIA-Ordnung 143/2009 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge durchgeführt. Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen von insgesamt drei Veranstaltungen über eine «Echogruppe» in den Prozess einbezogen. Ein Vorteil dieses Verfahrens besteht darin, dass interdisziplinär zusammengesetzte Planerteams unterschiedliche städtebauliche, stadträumliche und verkehrliche Szenarien für den Raum HB / Central entwickeln und miteinander vergleichen. So können die verschiedenen, teilweise divergierenden verkehrlich-funktionalen und städtebaulich-gestalterischen Anforderungen diskutiert und gegeneinander abgewogen werden. Wichtige Beteiligte, direkt betroffene Anrainerinnen und Anrainer, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie ausgewählte Gruppierungen und Interessensvertretungen wurden in diese Abwägung eingebunden. Auf diese Weise können Lösungsansätze im Dialog entwickelt und ein breiteres Verständnis sowie eine höhere Akzeptanz der Ergebnisse erreicht werden. Ein Nachteil des Verfahrens ist die zeitliche Dauer sowie der personelle und finanzielle Ressourcenaufwand. Der Prozess zur Erarbeitung des Weissbuchs Stadtraum Hauptbahnhof 2050 dauerte insgesamt sechs Jahre und war sehr aufwendig und herausfordernd. Der Umfang des prozessorientierten Verfahrens und die inhaltlichen Herausforderungen stellten hohe Anforderungen an die Kompetenzen der Projektleitung und der beteiligten Fachdisziplinen. Ein Projekt von diesem Umfang bedingt auch hohe Verfügbarkeiten für die Bearbeitung – sowohl auf städtischer Seite bei den beteiligten Dienstabteilungen wie auch von Seiten der beauftragten Büros. Je nach Ort, Bedeutung, Aufgabenstellung und Dringlichkeit muss daher das Planungsverfahren und der damit verbundene Aufwand abgewogen und zielgerichtet definiert werden.

Frage 2

Was gibt es in diesem Gebiet für Bauprojekte der Stadt Zürich im öffentlichen Raum, für die Planungsprojekte ausgelöst wurden oder sich bereits im Bau befinden, insbesondere der Umsetzung der Velovorzugsrouten und der Verkehrsprojekte, um diese vom MIV zu entlasten?

Für den Bahnhof Stadelhofen wurden auf städtischer Seite bereits in Zusammenhang mit den Vorabklärungen der SBB für den Ausbau des Bahnhofs mit einem vierten Gleis verschiedene Planungen ausgelöst, wie z. B. Überlegungen zu zusätzlichen Zugängen oder Möglichkeiten für Velostationen. Daraus ist das städtische Projekt für den Anschluss der Mühlebachstrasse



(einschliesslich Anschluss an die neue Velostation Haus zum Falken) entstanden, das zusammen mit dem SBB-Projekt umgesetzt wird (vgl. GR Nr. 2023/359, Tiefbauamt, Kreuzbühlstrasse, Personenunterführung Mühlebachstrasse, Kunst-, Kanal-, Werkleitungs- und Strassenbau, neue einmalige Ausgaben; Bericht und Abschreibung einer Motion) sowie das Projekt Falkenstrasse / Kreuzstrasse (Bau Nr. 21184). Letzteres soll durch die neue Verkehrsführung mit Gegenverkehr in der Kreuzstrasse gezielt die Achsen Kreuzbühlstrasse und Falkenstrasse vom motorisierten Verkehr entlasten. So können für den Fuss- und Veloverkehr attraktive Verbindungen ins Quartier und in Richtung See entstehen. Für den Veloverkehr kann zudem via Falkenstrasse und Utoquai eine attraktive Verbindung (neu als Velovorzugsroute) ermöglicht werden, die nicht über den stark frequentierten Stadelhoferplatz und die Theaterstrasse führt. Dadurch werden diese Bereiche als wichtige und stark frequentierte Fussgängerverbindungen entlastet.

Aus den Planungen zum Entwicklungsschwerpunkt Hochschulgebiet resultierten verschiedene Massnahmen und Ideen zur Verbesserung der Erschliessung und direkteren Anbindungen an den Hauptbahnhof und den Bahnhof Stadelhofen. Dazu gehören Massnahmen für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr und im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen das Projekt für eine Verkehrserschliessung Nord (Bau Nr. 25001) vom Bahnhof Stadelhofen bis zum Heimplatz. Ziel dieses Projekts ist es, einen direkteren Zugang und somit eine bessere Anbindung für das Hochschulgebiet und in Richtung Hottingen zu schaffen. Ergänzend wurde in einer Analyse der Raum südlich des Bahnhofs untersucht. Dabei wurde Handlungsbedarf erkannt für den Ankunftsort Stadelhoferplatz und den Vorbereich vor dem Aufnahmegebäude der SBB (künftig Hauptzugang zum Bahnhof), die Stadelhoferstrasse und die Theaterstrasse sowie die dazwischenliegenden Gassen. Entsprechend wurde für diesen grossräumigen Perimeter Stadelhoferplatz einschliesslich Schoeckstrasse, Schanzengasse und Olgaweg ein Strassenprojekt (Bau Nr. 24200) ausgelöst.

Im weiteren Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen sind somit folgende Projekte ausgelöst oder bereits in Erarbeitung (Umsetzungszeitpunkt gemäss aktuellem Planungsstand):

Bau Nr.	Bezeichnung	Stand	Umsetzung ab
24200	Stadelhoferplatz, Stadelhofer- und Theaterstrasse	Vorstudie	2038
06167	Heimplatz	Bauprojekt	2027
25001	Stadelhofen Verkehrserschliessung Nord Bahnhof Stadelhofen bis Heimplatz	Vorstudie	2035
03041	Limmatquai, Utoquai Bellevue bis Kirchgasse	Bauprojekt	2027
21184	Falkenstrasse, Kreuzstrasse Gebiet Utoquai bis Kreuzplatz	Vorstudie	2034
19021	Bellerivestrasse, Utoquai Stadtgrenze bis Quaibrücke	Vorstudie	2031

Zudem werden die bestehenden Grünanlagen der Hohen Promenade im Umfeld der Kantonschule (Bau-Nr. 24063; Umsetzung ab Ende 2026) sowie die Winkel- und Trittliwiese (Bau Nr. 24191; Umsetzung ab 2027) nordwestlich der Rämistrasse erneuert und aufgewertet.



5/7

Im öffentlichen Verkehr ist ein Ausbau des bestehenden Angebots (Tram) in Richtung der Entwicklungsschwerpunkte Hochschulgebiet und Lengg geplant.

Somit bestehen für den Bahnhof Stadelhofen in den angrenzenden und weiterführenden Achsen hin zur Stadt und zum See Projekte, die mit verschiedenen Umsetzungszeiträumen mittelfristig zu einer Aufwertung des Stadtraums beitragen werden.

Frage 3

Was gibt es in diesem Gebiet für weitere Bauprojekte (z. B. öffentliche oder private Hochbauvorhaben, kantonale und nationale Tiefbauvorhaben), welche einen nennenswerten Einfluss auf Funktion und Nutzung dieses Gebiets haben werden, und somit in einer solchen Betrachtung berücksichtigt werden müssen?

Ein wesentlicher Schritt ist das Projekt der SBB für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit einem vierten Gleis. Mit dem Projekt werden auch die bestehenden Zugänge zum Bahnhof angepasst und aufgewertet sowie zusätzliche Zugänge geschaffen. Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Nach aktuellem Stand ist der Baustart gegen Ende der 2020er-Jahre geplant. Die Inbetriebnahme soll in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre erfolgen. Nach der Realisierung des Projekts wird eine grosse Zunahme der Passagierzahlen sowie eine Änderung in der Verteilung der Fussgängerströme im städtischen Raum (neue und erweiterte Zugänge) erwartet.

Im näheren und weiteren Einzugsgebiet des Bahnhofs Stadelhofen liegen als grössere Entwicklungsgebiete das Hochschulgebiet Zürich Zentrum mit verschiedenen Ausbauvorhaben sowie das Entwicklungsgebiet Lengg als Gesundheits- und Innovations-Cluster. Frequenzen von und in diese Gebiete werden längerfristig zunehmen. Ein Teil der Besucherinnen und Besucher wird mit dem öffentlichen Verkehr via Bahnhof Stadelhofen bzw. den Umsteigemöglichkeiten im Umfeld verkehren. In direktem Bezug zur Entwicklung des Hochschulgebiets steht das Bauprojekt Nr. 25001 Stadelhofen Verkehrserschliessung Nord, das eine direktere Anbindung in Richtung Heimplatz untersucht.

Daneben bestehen für die Kantonsschule Rämibühl (Gesamtinstandsetzung) und das Opernhaus Planungen für Erneuerungen – wobei für diese Nutzungen aktuell nicht von wesentlichen, zusätzlichen Besucherfrequenzen ausgegangen wird.

Frage 4

Was für langfristige Entwicklungsschritte und Ziele hat sich die Stadt für den öffentlichen Raum in diesem Gebiet bereits gesteckt, welche einem entsprechenden Prozess eine gewünschte Richtung vorgeben können?

Im Rahmen der vorstehend erwähnten Analyse wurde für den Bereich Bahnhof Stadelhofen Süd eine Auslegeordnung erstellt, die Potenziale und Konflikte für die umliegenden Räume aufzeigt, die sich im Kontext der Entwicklungen ergeben. Darauf basierend wurde 2024 das Strassenprojekt Stadelhoferplatz, Stadelhoferstrasse und Theaterstrasse (Bau Nr. 24200) ausgelöst. Darin werden in einem nächsten Schritt für einen grossen zusammenhängenden Perimeter die konkreten Massnahmen ausgearbeitet, welche nach Abschluss der Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit dem vierten Gleis umgesetzt werden sollen. Zudem wird mit dem Projekt Stadelhofen Verkehrserschliessung Nord (Bau Nr. 25001) die



bessere und direktere Anbindung an den öffentlichen Verkehr in Richtung Heimplatz und damit in Richtung Hochschulgebiet und Hottingen erarbeitet.

Zusammen mit den weiteren geplanten Entwicklungen (Ausbau Tram, Entlastung Falken- und Kreuzbühlstrasse sowie Stadelhoferplatz und Stadelhoferstrasse dank Gegenverkehr in der Kreuzstrasse, Zugang Nord, Aufwertung Stadelhoferplatz und Theaterstrasse) im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen soll damit längerfristig ein attraktiver Stadtraum entstehen, der den anstehenden Entwicklungen des Bahnhofs und des Umfelds Rechnung trägt.

Frage 5

Während es im Bereich um den HB bloss überkommunale Verbindungsstrassen gibt, ist das Gebiet Stadelhofen-Bellevue-Bürkliplatz von mehreren überkommunalen Hauptverkehrsstrassen durchzogen. Was hat diese höhere Wichtigkeit für das übergeordnete Strassennetz für Auswirkungen auf ein solches grossräumiges Konzept?

Im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen sind die Kreuzstrasse, der Utoquai mit Schoeck- und Theaterstrasse sowie die Rämistrasse als übergeordnete Hauptverkehrsstrassen gemäss Richtplan Verkehr klassiert. Die Abklassierung der Falken- und Kreuzbühlstrasse im kantonalen Richtplan, Kapitel 4 «Verkehr» wurde am 29. Juni 2026 vom Kantonsrat festgesetzt.

Grundsätzlich sind umso grössere Eingriffe und eine siedlungsorientiertere Gestaltung durch die Stadt möglich, je weniger bedeutend die Klassierung der Strassen ist. Die Hauptverkehrsstrassen verbinden die Stadt mit den umliegenden Regionen und kanalisieren die wichtigsten Verkehrsströme innerhalb der Stadt, um die Wohnquartiere und Erholungsräume zu schützen. Hier steht eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung im Vordergrund. Die Verbindungsstrassen dienen der Anbindung einzelner Stadteile und Nutzungsschwerpunkte an das Hauptverkehrsstrassennetz und innerhalb der Stadt, wobei eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung im Vordergrund steht. Im Bereich Stadelhofen sind diese übergeordneten Achsen weiter entfernt vom Bahnhof Stadelhofen. Es besteht damit mehr Raum unmittelbar um den Bahnhof für die Orientierung und Verteilung des Fussverkehrs in die weiterführenden Strassen und Wege. Unabhängig von der Klassierung ist bei Massnahmen auf überkommunalen Achsen der Kanton im Rahmen der Projektierung nach § 45 Abs. 1 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) einzubeziehen. Die Projekte bedürfen zudem einer Genehmigung durch den Regierungsrat. Je nach Umfang und Art der Massnahmen ist somit ein möglichst früher Einbezug des Kantons sinnvoll.

Mit den bereits ausgelösten Projekten Stadelhoferplatz (Bau Nr. 24200), das auch den Bereich Theater- und Schoeckstrasse und somit den Zugang zur Haltestelle Bellevue umfasst, dem Projekt Falkenstrasse/Kreuzstrasse (Bau Nr. 21184) und dem Projekt Bellerivestrasse (Bau Nr. 19021) sind bereits Projekte auf übergeordneten Achsen geplant bzw. in Erarbeitung.



Frage 6

Wie schätzt der Stadtrat die Machbarkeit von temporären Massnahmen ein, um die zum Teil untragbare Situation kurzfristig zu verbessern, bis in ein paar Jahrzehnten definitive Lösungen umgesetzt sind? Ein konkretes Beispiel dazu ist die aktuell unbefriedigende Veloführung im Bereich Stadelhofen, bis diese (wie im Richtplan vorgesehen) in beiden Richtungen durch die Falkenstrasse geführt werden kann.

Kurzfristige Velomassnahmen werden geprüft und einzelne Optimierungen wurden bereits umgesetzt (z. B. Kreuzung Falken-, Kreuzbühl- und Mühlebachstrasse, Kreuzstrasse). Mit dem Start der Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen wird sich die Situation im engeren Umfeld des Bahnhofs grundlegend verändern. Für den Bau und die Baustellen-Installationen werden über mehrere Jahre im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Flächen beansprucht und somit bestehende Wegbeziehungen und Aufenthaltsflächen eingeschränkt werden. Die Verkehrsführung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den Veloverkehr wird in den kommenden Jahren durch verschiedene Bauphasen und temporäre Verkehrszustände geprägt sein. Aussagen zu weiteren temporären Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter