Stadt Zürich
Stadtrat

Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 1. Juli 2026

GR Nr. 2026/339

Postulat der Fraktionen Grüne und GLP betreffend prioritäre Bearbeitung von Strassenprojekten in der Innenstadt mit grossen Defiziten beim Stadtklima, im Trottoirbereich und auf kritischen Veloabschnitten, Bericht und Abschreibung

Am 21. September 2022 reichten die Grüne- und GLP-Fraktionen folgendes Postulat, GR Nr. 2022/456, ein, das dem Stadtrat am 26. Oktober 2022 mit einer Textänderung zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in der Innenstadt Strassenprojekte mit grossen Defiziten beim Stadtklima, im Trottoirbereich sowie kritischen Veloabschnitten prioritär bearbeitet werden, um innert 5 Jahren realisiert werden zu können. Diese Prioritätensetzung soll einer möglichst raschen Umsetzung der Velovorzugsrouten nicht im Wege stehen. In einem Bericht ist über diese Prioritätensetzung zu informieren.

Dabei geht es insbesondere um folgende Teilräume:

- Fraumünsterstrasse (Nummer Teilgebiet 3)
- Talacker und Umgebung (7)
- Nüschelerstrasse (9)
- Stampfenbachstasse (15)
- Zähringerstrasse (17)
- Zweierstrasse (38)
- Köchlistrasse (39)
- Eisgasse (48)
- Konradstrasse (50)
- Börsenstrasse Ost (4)
- Hirschengraben Nord (16), Hirschengraben/Obergericht (20), Hirschengraben Süd (23)
- Rotwandstrasse (42)
- Culmanstrasse (54)
- Stadthausquai, Bereich Fraumünsterpost (2)

Begründung:

Mit der Studie «Attraktivere Innenstadt, Studie zur Aufhebung innerstädtischer weisser Parkplätze und Umgestaltung der Strassenräume» vom April 2020 liegt eine umfassende Mängelanalyse der städtischen Räume in der Innenstadt vor. In den Kommissionsberatungen wurde über diverse Projekte, die aktuell in der Bearbeitung sind, informiert. Allerdings liegt der Fokus bei den Projekten stark auf der Baukoordination. Der politische Fokus liegt aber vor allem darin, welche Bedeutung diese Teilräume für das Stadtklima, die Förderung des Fussverkehrs und bei der Behebung von kritischen Veloabschnitten aufweisen.

Während die während der Kommissionsberatungen vorgestellten Projekte weiter bearbeitet werden sollen, fordern wir mit diesem Postulat eine Prioritätensetzung entsprechend der Kriterien von Stadtklima, Fusswegen und Velorouten.

1. Vorbemerkungen

Mit Beilage zur Weisung GR Nr. 2025/104 beantragte der Stadtrat die Abschreibung des Postulats GR Nr. 2022/456. Mit Antrag vom 30. Juni 2025 und 2. Juli 2025 beantragte die Geschäftsprüfungskommission (GPK) dem Gemeinderat, das vorliegende Postulat nicht abzuschreiben und dem Gemeinderat innerhalb einer Frist von zwölf Monaten den geforderten Bericht vorzulegen. Dabei anerkennt die GPK die bisherigen und aktuellen Arbeiten des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements. Im geforderten Bericht soll jedoch ein umfassender Überblick über die bestehenden Schwachstellen in den genannten Themenbereichen gegeben und eine Orientierung zur Priorisierung der Massnahmen bereitgestellt werden. Der Gemeinderat stimmte diesem Antrag am 9. Juli 2025 zu und forderte den Stadtrat auf, dem Gemeinderat den Bericht bis zum 9. Juli 2026 vorzulegen.

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen für Projektpriorisierung

Laut der Begründung des Postulats geht es vor allem um die Bedeutung der genannten Teilräume für die drei Kernthemen Stadtklima, Fussverkehr und die Verbesserung kritischer Strassenabschnitte entlang der Velorouten. Die bestehenden Projekte sollen weiterverfolgt werden, aber mit klarer Priorisierung nach diesen drei Kriterien. Der Stadtrat hat im Abschreibungsantrag vom 19. März 2025 den Schwerpunkt auf die Baukoordination gelegt, was nach Ansicht des Gemeinderats nicht dem Fokus des Postulats entspricht.

Die Priorisierung von Projekten im öffentlichen Raum kann nicht isoliert erfolgen, sondern sie muss mit der Baukoordination abgestimmt werden. Gemäss Art. 1 Baukoordinationsreglement (AS 702.200) ist koordiniertes Bauen im öffentlichen Grund Pflicht. Das Tiefbauamt plant und koordiniert rund 650 Strassenprojekte, um sicherzustellen, dass verschiedene bauliche Massnahmen in derselben Strasse nicht nacheinander, sondern zeitlich koordiniert umgesetzt werden. Dadurch werden Doppelarbeit und unnötige Eingriffe vermieden, Ressourcen und Gelder effizient eingesetzt, die Lebensdauer der Infrastruktur verlängert und Belastungen für Bevölkerung, Gewerbe, Verkehr und Umwelt reduziert. So agiert die Stadt Zürich nachhaltig und verantwortungsvoll.

Beim Start eines Projekts werden die Bedürfnisse aller Dienstabteilungen und Werke erfasst. Basierend darauf wird entschieden, welche Bedürfnisse im Projekt aufgenommen werden, wie gross der Projektbereich (Perimeter) sein muss und in welchem Jahr das Projekt umgesetzt werden soll. Für die Priorisierung des gesamten Projektportfolios des Tiefbauamts müssen viele verschiedene Bedürfnisse berücksichtigt werden – mit unterschiedlicher Wichtigkeit, Dringlichkeit und Abhängigkeiten zu anderen Projekten, auch solchen von Dritten. Projekte erhalten eine höhere Priorität, wenn sie mehr Bedürfnisse abdecken und wenn die beteiligten Dienstabteilungen ihre Bedürfnisse als besonders wichtig und dringend einstufen.

Während der Projektplanung kann es durch Abhängigkeiten zu anderen Projekten oder durch Risiken wie Einsprachen zu Änderungen kommen – etwa bezüglich des Perimeters oder des geplanten Umsetzungszeitpunkts. Deshalb muss das Projektportfolio und die Priorisierung der Projekte regelmässig überprüft und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden.

In den letzten Jahren sind neue Faktoren hinzugekommen, die die Priorisierung von Strassenbauprojekten beeinflussen – etwa durch neue Programme, aktuelle Themen oder grössere Investitionen. So muss der Fernwärmeausbau nach einer festen Netzlogik umgesetzt werden, was neue zeitliche Abhängigkeiten für Strassenbauprojekte schafft. Auch bei den Velovorzugsrouten kommt ein neuer Aspekt hinzu: Es soll ein zusammenhängendes, durchgängiges Netz entstehen. Das bedeutet, dass grössere Bereiche eng miteinander verknüpft sind und gemeinsam geplant werden müssen. Zusätzlich bestimmt – besonders in der Innenstadt – die Verkehrsführung und -lenkung während der Bauzeit massgeblich, in welcher Reihenfolge Projekte umgesetzt werden können.

3. Situation Innenstadt (City und citynahes Gebiet)

Die Analyse im Rahmen des Berichts zur Motion GR Nr. 2017/422 betreffend Attraktive Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans (vgl. GR Nr. 2020/427 betreffend Motion GR Nr. 2017/422, Bericht und Abschreibung) hat für die beiden Perimeter Citygebiet und citynahes Gebiet Teilräume identifiziert und für diese den Handlungsbedarf bezüglich Stadtklima, Fuss- und Veloverkehr eingeschätzt. Die festgestellten Defizite und Potenziale müssen in einer konkreten Projektausarbeitung vertieft und mit den gesamten Bedürfnissen an die Stadträume und Strassen abgestimmt werden.

In der City und im citynahen Gebiet werden zahlreiche Strassenbauprojekte geplant, die sich in unterschiedlichen Projektphasen befinden und unterschiedliche Prioritäten haben. Mit dem Projekt «Attraktiver Stadtraum City» werden diese Planungen für den engeren Bereich der City systematisch zusammengeführt. Die Projekte werden gesamtheitlich koordiniert im Hinblick auf eine etappierte Umsetzung, wobei die zeitliche Abfolge massgeblich vom Ausbau des Seewasserverbunds «CoolCity» zur Versorgung mit Wärme und Kälte bestimmt wird. In diesem Perimeter zielen viele Projekte auf wesentliche Transformationen des Stadtraums ab, wie zum Beispiel die neue Verkehrsführung Gegenverkehr Uraniastrasse und Aufwertung der Sihlstrasse (Bau Nr. 06069), die Umgestaltung der Löwenstrasse (Bau Nr. 17188) oder auch die Neugestaltung der Lintheschergasse und Werdmühle-/Waisenhausstrasse und der dazwischenliegenden Querstrassen (Usteristrasse, Schützen- und Beatengasse) und der Seidengasse (Bau Nr. 23047). Mit diesen Projekten können wesentliche Potenziale zugunsten des Stadtklimas, der Aufenthaltsqualität sowie für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt werden.

Für den Raum um den Hauptbahnhof liegt mit dem Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof 2050 (vgl. Stadtraum Hauptbahnhof 2050 | Stadt Zürich) ein Zielbild für 2050 vor. Darin wird aufgezeigt, in welchen Etappierungsschritten und Projekten dieses Bild erreicht werden soll. Mit dem Weissbuch werden somit aus einer grösseren Gesamtsicht Rahmenbedingungen bezüglich der Priorisierung von Projekten für diesem Raum gesetzt. Nachgelagert wurden verschiedene politische Vorstösse (GR Nr. 2026/44, Motion betreffend Realisierung einer Tramverbindung über das Neumühlequai einschliesslich einer Haltestelle, GR Nr. 2026/45, Motion betreffend Realisierung einer Tramwendeschleife am Sihlquai, GR Nr. 2026/152, Postulat [statt Dringliche Motion GR Nr. 2026/46, Umwandlung] betreffend Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage im Bereich des Vorplatzes des Landesmuseums) eingereicht, die eine angepasste Priorisierung und schnellere Umsetzung fordern.

Darüber hinaus gibt es in der City und im citynahen Gebiet auch in weiteren wichtigen Achsen und Räumen Strassenbauprojekte, die wesentliche Beiträge für das Stadtklima und den Fuss- und Veloverkehr leisten und Defizite beheben. Dies sind beispielswiese für den Veloverkehr bedeutende Achsen wie der Stauffacherquai (Bau Nr. 20115 und 21165), das Sihlquai (Bau Nr. 06017), der General-Guisan-Quai (Bau Nr. 08077) oder die Bellerivestrasse (Bau Nr. 19021). Zudem sehen Projekte wie das Limmat- und Utoquai (Bau Nr. 03041), der Heimplatz (Bau Nr. 06167), die Rämi- und Gloriastrasse (Bau Nr. 15089) oder die Falken- und Kreuzstrasse (Bau Nr. 21184) Umgestaltungen vor, die die Aufenthaltsqualität erhöhen und zusätzliche Flächen für den Fussverkehr an wichtigen Orten schaffen.

4. Beurteilung der genannten Teilräume

Die folgende Tabelle zeigt, welche zehn der im Postulat genannten 16 Teilräume bereits im Perimeter von geplanten Strassenbauprojekten liegen und bei denen Umgestaltungen im Sinne des Postulats geplant sind. Die Umsetzungshorizonte widerspiegeln die Einschätzung gemäss dem aktuellen Planungsstand der Projekte. Projekte, die bereits in Ausarbeitung sind oder bereits das Planauflageverfahren gemäss Strassengesetz durchlaufen haben, sind in der Regel bezüglich Umsetzungszeitpunkt besser abschätzbar als Projekte, die noch am Anfang des Planungsprozesses stehen oder noch nicht gestartet sind (z. B. Bau Nr. 20159 Seilergraben oder Bau Nr. 26010 Stadthausquai).

Nr.	Teilräume	Baunummer/-name	Umsetzung ab	Bemerkung
7	Talacker und Umgebung	13065 Talstrasse Sihlporte bis Bürkliplatz 14048 Talacker, Pelikanstrasse 23049 St.Peterstrasse, Nüschelerstrasse	2026/27 2027/28 2031/33	Alle Projekte inkl. Umgestaltung Oberflächen. Einzig Bärengasse nicht Bestandteil eines Projektperimeters.
9	Nüschelerstrasse	23049 St.Peterstrasse, Nüschelerstrasse	2031/33	Projekt inkl. Umgestaltung Oberflächen.
17	Zähringerstrasse	21089 Zähringerstrasse, Häringstrasse	2027	Projekt inkl. Umgestaltung Oberflächen.
38	Zweierstrasse	24187 Zweierstrasse, Ankerstrasse-Zweierplatz	2026	Umsetzung Velomassnahmen, Öffnung Einbahn für Velo im Gegenverkehr. Kleinere bauliche Massnahmen geplant.
50	Konradstrasse	23067 Konradstrasse	2029	Umsetzung VVR inkl. Massnahmen Hitzeminderung und Umgestaltung.
16	Hirschengraben Nord	20159 Seilergraben	2033	Vorstudie geplant mit Umgestaltung Oberfläche.
20	Hirschengraben/Obergericht	20159 Seilergraben	2033	Vorstudie geplant mit Umgestaltung Oberfläche.
42	Rotwandstrasse	25145 Rotwandstrasse	2026	Umsetzung Velomassnahmen, Öffnung Einbahn für Velo im Gegenverkehr. Kleinere bauliche Massnahmen geplant.
54	Culmanstrasse	22707 Culmannstr.- Stapferstrasse 22709 Narzissen-, Culmann-, Sonneggstrasse	2028 2027	Werkleitungsprojekte. Kleinere bauliche Massnahmen Fussverkehr und Aufenthalt/Hitzeminderung.
2	Stadthausquai Fraumünsterpost	26010 Stadthausquai	2035	2013/14 umfassende Sanierung Werkleitungen inkl. Oberfläche erfolgt. Neu ausgelöstest Projekt in Phase Bedürfnissammlung - offen ob weitere Bedürfnisse bestehen.

Übersicht Teilräume und bestehende Strassenbauprojekte (mit Umsetzungshorizont, Stand April 2026).

Der Stadthausquai (Teilraum 2) wurde 2013/14 umfassend saniert. Für den Abschnitt zwischen Quai- und Münsterbrücke wurde aufgrund der Erkenntnisse aus dem Leitbild Limmatraum (vgl. Fluss- und Seeufer | Stadt Zürich) erneut ein Projekt ausgelöst (Bau Nr. 26010). In einem nächsten Schritt werden sich alle Dienstabteilungen und Werke zu ihren Bedürfnissen im Projektperimeter äussern können. Dies wird zeigen, ob es weitere Bedürfnisse gibt, wie bedeutsam diese sind und wie dringlich die Projekterarbeitung ist.

Es bleiben folgende Teilräume, in denen noch keine Projekte ausgelöst sind:

- Bei den Teilräumen Stampfenbachstrasse (15), Köchlistrasse (39) und Eisgasse (48) gab es in den letzten Jahren keine Bauprojekte oder grössere Sanierungsarbeiten.
- In den Teilräumen Fraumünsterstrasse (3) und Börsenstrasse Ost (4) sind 2013/14 umfassende Sanierungen der Werkleitungen einschliesslich einer Erneuerung der Oberfläche erfolgt.
- Im Teilraum Hirschengraben Süd (23) ist erst kürzlich (2023) eine umfassende Sanierung der Werkleitungen einschliesslich einer Erneuerung der Oberfläche erfolgt.

Die Analyse im Rahmen des Berichts zur Motion GR Nr. 2017/422 ergibt für diese Teilräume folgende Erkenntnisse zu den drei im Postulat genannten Kernthemen:

Nr.	Teilräume	Anzahl PP	kritische Veloabschnitte	Defizit Trottoirbreiten	Stadtklima
3	Fraumünsterstrasse	63	komm. Veloroute Richtplan Konflikte Schrägparkierung	Fussgängerbereich Richtplan teilweise kleinere Defizite	teilweise mittlere Belastung keine Bäume
15	Stampfenbachstrasse	103	komm. Veloroute Richtplan Konflikte Schrägparkierung	teilweise Fussgängerbereich Richtplan Defizite Trottoir insb. ostseitig	hohe Belastung Bäume mit grossem Baumdach vorhanden
39	Köchlistrasse	12	keine Klassierung Richtplan Konflikte Schrägparkierung	keine Klassierung Richtplan teilweise beidseitig Defizite	mittlere Belastung einzelne Bäume
48	Eisgasse	6	komm. Veloroute Richtplan krit. Veloabschnitt mit Potential	komm. Fussverbindung Richtplan kleinere Defizite beidseitig, ostseitig etwas grösser	mittlere Belastung keine Bäume
4	Börsenstrasse Ost	62	keine Klassierung Richtplan Konflikte Schrägparkierung	Fussgängerbereich Richtplan Defizite beidseitig	keine Bäume
23	Hirschengraben Süd	26	keine Klassierung Richtplan teilweise kein Veloangebot	Fussgängerbereich Richtplan Defizite beidseitig, ostseitig etwas grösser	Bäume in angrenzender Anlage

Verbleibende Teilräume und Einschätzung zu den drei Kernthemen.

Gelb hervorgehoben sind in der Tabelle die Abschnitte, für die eine Klassierung gemäss kommunalem Richtplan Verkehr (vgl. BDV Nr. 0019/22 vom 13. Juni 2022) für den Fuss- und Veloverkehr oder eine Belastung aus Sicht Stadtklima besteht. Die Anzahl der bestehenden Parkplätze gibt einen Hinweis auf das mögliche Potenzial, z. B. für eine Umnutzung der Fläche. Für eine Priorisierung aus Sicht Kernthemen Fussverkehr, Veloverkehr und Stadtklima dienen die in der Tabelle erfassten Aspekte und die folgende Einschätzung.

Beurteilung Handlungsbedarf Veloverkehr

Alle Teilräume weisen beim Aspekt «kritische Veloabschnitte» Handlungsbedarf auf. Grundsätzlich sind die Abschnitte bereits heute in beide Richtungen für den Veloverkehr befahrbar und von untergeordneter Bedeutung für den motorisierten Verkehr. Der Handlungsbedarf ergibt sich vor allem wegen der bestehenden Parkierung und deren Anordnung (insbesondere Schrägparkierung), da diese für den Veloverkehr ein Sicherheitsrisiko darstellt. Für die Umsetzung werden Prioritäten grundsätzlich auf Abschnitte gelegt, die gemäss kommunalem Richtplan Verkehr klassiert sind. Da dies für die Teilräume Köchlistrasse (39), Börsenstrasse

Ost (4) und Hirschengraben Süd (23) nicht der Fall ist, erhalten diese eine geringere Priorität im Vergleich zu den anderen Teilräumen.

Beurteilung Handlungsbedarf Fussverkehr

Alle Teilräume sind aufgrund der geringen Belastungen durch den motorisierten Verkehr grundsätzlich gut begehbar für den Fussverkehr. Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr sind alle Teilräume als Fussgängerbereiche klassiert – mit Ausnahme des Teilraums Eisgasse (48), der als Fusswegverbindung ausgewiesen ist, und der Köchlistrasse (39), die nicht klassiert ist. Die Prioritäten liegen auch hier primär auf den Teilräumen, die gemäss kommunalem Richtplan Verkehr als Fussgängerbereiche festgelegt sind. Diese zentralen, innerstädtischen Orte weisen auch ein hohes Aufkommen an Fussverkehr auf. Der Hirschengraben Süd (23) ist zwar ebenfalls Teil des Fussgängerbereichs, jedoch aufgrund seiner Lage im Netz (ohne direkt angebundene oder darüber erreichbare Nutzungen) von geringer Bedeutung für den Fussverkehr.

Beurteilung Handlungsbedarf Stadtklima

Für den Hirschengraben Süd (23) und die Börsenstrasse Ost (4) besteht ein geringerer Handlungsbedarf im Vergleich zu den anderen Teilräumen. Die weiteren Teilräume mit mittlerer bis hoher Belastung weisen kaum oder nur einzelne Bäume auf, einzig die Stampfenbachstrasse verfügt über einen grossen Baumbestand. Als einziger Teilraum liegt die Köchlistrasse (39) in einem Gebiet mit einer Unterversorgung an Freiraum.

5. Fazit für die verbleibenden Teilräume

Die Einschätzung zu den drei Kernthemen ergibt für die Teilräume unter Berücksichtigung der Bedeutung gemäss Klassierung im kommunalem Richtplan Verkehr und des Handlungsbedarfs folgende Prioritäten (in absteigender Reihenfolge):

1. Fraumünsterstrasse (3)
2. Börsenstrasse Ost (4), Stampfenbachstrasse (15) und Eisgasse (48)
3. Köchlistrasse (39) und Hirschengraben Süd (23)

Die Infrastruktur in den Teilräumen Fraumünsterstrasse, Börsenstrasse Ost und Hirschengraben Süd weist eine noch sehr hohe Lebensdauer auf; ein erneuter Eingriff ist daher aufgrund des hohen Restwerts der Infrastruktur nicht sinnvoll. Gleichzeitig besteht in den Teilräumen Fraumünsterstrasse und Börsenstrasse Ost aufgrund der heute umfangreich vorhandenen oberirdischen Parkierung ein grosses Potenzial für eine Umgestaltung. Für die Fraumünsterstrasse werden aktuell im Rahmen des Programms Stadtgrün Möglichkeiten geprüft. Um dieses Potenzial bestmöglich zu nutzen, ist der Bereich jedoch in einem grösseren Kontext zusammen mit der Erschliessung und der Verkehrsführung zu betrachten. Auch eine Abstimmung mit der benachbarten Achse Stadthausquai ist sinnvoll. Da hier bereits das Projekt Bau Nr. 26010 ausgelöst wurde, wurde für dieses inzwischen eine Perimetererweiterung vorgeschlagen und berücksichtigt. Das Projekt Bau Nr. 26010 umfasst somit neu auch die Teilräume Fraumünsterstrasse (3) und Börsenstrasse (4) sowie die Kappelergasse.

Für die Teilräume Eisgasse (48) und die Stampfenbachstrasse (15) sind aktuell keine Projekte vorgesehen. Ebenso fehlen für die Köchlistrasse (39) und den Hirschengraben Süd (23) laufende Vorhaben. In diesen Teilräumen sollen daher Massnahmen im Rahmen der Programme Veloexpress und Stadtgrün geprüft werden.

Darüber hinaus bestehen mit den genannten Projekten zahlreiche weitere Vorhaben in der City und im citynahen Gebiet, die ebenfalls bedeutende Verbesserungen entlang wichtiger Achsen und Stadträume im Sinne der Kernthemen des Postulats ermöglichen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung des Postulats GR Nr. 2022/456.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. **Vom vorliegenden Bericht betreffend prioritäre Bearbeitung von Strassenprojekten in der Innenstadt mit grossen Defiziten beim Stadtklima, im Trottoirbereich und auf kritischen Veloabschnitten wird Kenntnis genommen.**
2. **Das Postulat GR Nr. 2022/456 der Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend prioritäre Bearbeitung von Strassenprojekten in der Innenstadt mit grossen Defiziten beim Stadtklima, im Trottoirbereich und auf kritischen Veloabschnitten, wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter