



Der Stadtrat an den Gemeinderat

25. März 2026

GR Nr. 2025/499

Motion von Pascal Lamprecht und Dominique Späth betreffend Realisierung eines durchgängigen Rad- und Fusswegs vom Hauptbahnhof bis zum Farbhof entlang der Bahngleise, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Am 29. Oktober 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Pascal Lamprecht und Dominique Späth (beide SP) folgende Motion, GR Nr. 2025/499, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um südlich und direkt entlang der Bahngleise vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Farbhof (via Polizei- und Justizzentrum und Bahnhof Altstetten) einen durchgängigen Rad- und Fussweg zu realisieren. Die Route ist gemäss Eintragskarte Kommunaler Richtplan Verkehr zu projektieren.

Begründung:

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentraler Bestandteil einer sozial gerechten, klimafreundlichen und lebenswerten Stadt. Mit einem durchgängigen Rad- und Fussweg direkt entlang der Bahngleise auf der südlichen Seite zwischen dem Hauptbahnhof und dem Farbhof kann die Stadt Zürich einen entscheidenden Schritt in diese Richtung machen. Diese direkte Verbindung führt zudem zu einer Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden, was einen zusätzlichen Beitrag zur Sicherheit leistet.

Diese Verbindung ist im kommunalen Richtplan Verkehr als Karteneintrag bereits behördenverbindlich als Korridor vorgesehen – ihre Realisierung ist daher überfällig. Heute fehlen auf dieser wichtigen Ost-West-Achse sichere, direkte und zusammenhängende Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Gerade Pendler:innen, Familien, Jugendliche und ältere Menschen würden von einer durchgehenden, kreuzungsarmen und vom motorisierten Verkehr getrennten Route stark profitieren.

Wenn der Strassenraum (zumindest punktuell) zu eng ist, soll geprüft werden, ob Fuss- und Velowege in gestapelter Form – etwa als doppelstöckige oder überlagerte Infrastrukturen – realisiert werden können, um die Sicherheit und Durchgängigkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Ein solcher Weg reduziert Lärm- und Schadstoffbelastungen und trägt aktiv zur Erreichung der städtischen Klimaziele bei. Zudem stärkt die neue Verbindung die Vernetzung der Quartiere Altstetten, Grünau, Hard, Aussersihl und das Stadtzentrum. Sie schafft neue attraktive Wege durch die Stadt und erhöht die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die Stadt Zürich hat sich zu einer konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs verpflichtet. Die Realisierung dieser Route ist ein konkreter und sichtbarer Beitrag zu diesem Ziel – für eine klimafreundliche, sichere und sozial gerechte Stadtmobilität.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, einen Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung schriftlich zu begründen (Art. 127 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:



2/5

1. Ausgangslage

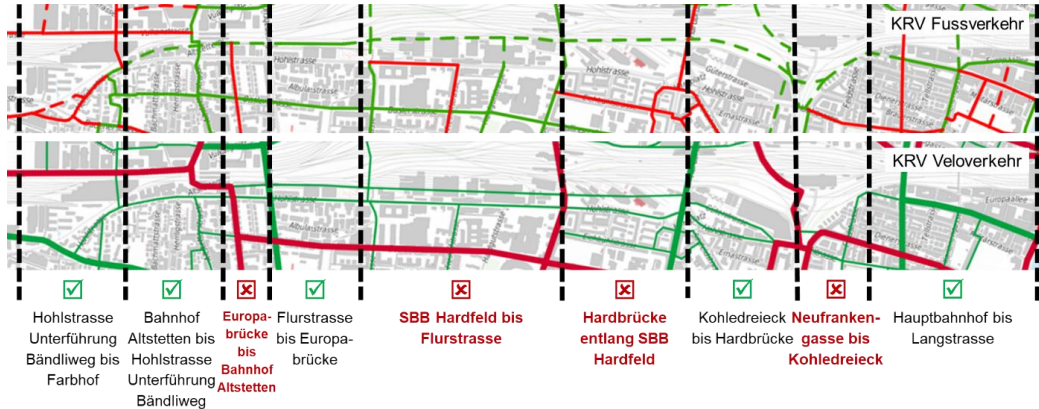
Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr (kRV) der Stadt Zürich (BDV Nr. 0019/22 vom 13. Juni 2022) soll auf der Südseite der Gleise ein Fussweg vom Hauptbahnhof bis zum Farbhof führen. Der Richtplaneintrag ist so gelegt, dass die Verbindung ab Neufrankengasse bis zur Hohlstrasse Nr. 616 direkt entlang der Gleise führen soll. Diese Verbindung wird im kRV als «Gleisuferweg Süd» bezeichnet. Sie ist als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität mittelfristig (innert zehn bis zwanzig Jahren) umzusetzen.

Diese Fussverbindung ist zu koordinieren mit dem im Gleisareal befindlichen ökologischen Vernetzungskorridor aus dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (BDV Nr. 0020/22 vom 13. Juni 2022), sowie mit der in gleicher Lage parallel vorgesehenen kommunalen Veloroute, die im Osten bis zum Bahnhof Altstetten führen soll. Die Veloroute ist langfristig (innert zwanzig bis dreissig Jahren) umzusetzen.

Die Verbindung des vorgesehenen Fusswegs entlang des Gleisfelds führt praktisch ausschliesslich über Privatgrund. In gewissen Teilgebieten sind die SBB auf die Nutzung der bestehenden Bahnanschlüsse angewiesen, z. B. im Hardfeld und Reparaturzentrum Zürich-Altstetten. Die geforderte neue Fuss- und Veloverbindung hängt somit von den Arealnutzungen und deren längerfristig geplanten Entwicklungen ab und ist in diesem Kontext zu planen. Für die Umsetzung ist die Stadt Zürich entsprechend auf die Kooperation der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer angewiesen, da für die gewünschte neue Verbindung nicht einfach bestehende Gleise auf dem SBB-Grund aufgehoben werden können.

2. Stand der Umsetzung

Die Verbindung lässt sich in folgende Abschnitte auf Basis des kRV gliedern, die nachstehend bezüglich Umsetzungsstand beschrieben werden. Im kRV Fussverkehr zeigen die unterbrochenen Linien die nicht umgesetzten Abschnitte. Rote und grüne Linien zeigen Fussverbindungen, wobei grüne Linien Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität darstellen. Letztere bilden den Hauptteil des Gleisuferwegs Süd zwischen Hauptbahnhof und der Unterführung Bändliweg beim Farbhof. Im kRV Veloverkehr zeigen die roten Linien Velovorzugsrouten und breiten grünen Linien Haupttrouten und somit die höheren Kategorien im städtischen Velonetz bezüglich Anforderungen an die Ausgestaltung. Dünne grüne Linien zeigen das Basisnetz und damit die niedrigere Kategorie, die den grössten Teil des Gleisuferwegs Süd darstellen:



Abschnittsbildung, kRV Karte Fussverkehr (oben) und Veloverkehr (unten)

Abschnitt Hauptbahnhof bis Langstrasse: Obwohl nicht Teil des Richtplaneintrags Gleisufweg Süd, stellt dieser Abschnitt die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und dem Beginn des geplanten Gleisufwegs Süd an der Langstrasse dar. Für den Fussverkehr dienen hier die Europaallee und die Lagerstrasse als Verbindung, für den Veloverkehr im ganzen Abschnitt die Lagerstrasse. Die Umgestaltung der Lagerstrasse mit aufgewerteten Seitenbereichen und Velostreifen wurde 2019 fertiggestellt.

Abschnitt Neufrankengasse bis Kohledreieck: In diesem Abschnitt ist der Gleisufweg Süd direkt verknüpft mit der Umsetzung der Tramlinie 1, die als Ersatz für die Buslinie 31 entlang des Gleisfelds vorgesehen ist. In der Entwicklungsstrategie 2040 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ist diese radiale Verbindung im Sinne der Entlastung des Zentrums als nicht prioritär beurteilt worden und mit dem Vermerk «Planungshorizont weiter offen» versehen. Eine Umsetzung der Fussverbindung würde im Abschnitt Kohledreieck zudem den Erwerb von Land erfordern, das den SBB gehört und auf dem heute operativ wichtige SBB-Gleise verlaufen. Schliesslich wären Eingriffe in die Wohnsiedlungen Feldstrasse 141–149, Gamperstrasse 7–9 und Brauerstrasse 118–126 erforderlich. Dieser Abschnitt ist daher längerfristig nicht umsetzbar. Die Veloverbindung kann mit der Umsetzung der Velovorzugsroute (VVR) Nr. 23 in der Brauerstrasse voraussichtlich im Sommer 2026 realisiert werden.

Abschnitt Kohledreieck bis Hardbrücke: Die Brauerstrasse und der Knoten Brauerstrasse / Hohlstrasse sind Bestandteil der VVR Nr. 23 (Projekt Nr. 21 007) und werden 2026 umgesetzt. Die Weiterführung der Verbindung in Richtung Hardbrücke konnte im Rahmen der Entwicklung des Areals des Polizei- und Justizzentrums Zürich (PJZ) nicht am Gleisufer umgesetzt werden. Stattdessen ermöglicht die Güterstrasse eine direktere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Als Diagonale verbindet sie den Anschlusspunkt der künftigen Franca-Magnani-Brücke an der Hohlstrasse mit dem Hardplatz. Dieser Abschnitt wird mit der Überbauung des PJZ-Baubereichs II umgesetzt und ist durch Art. 22 der Gestaltungsplanvorschriften bereits gesichert.

Abschnitt Hardbrücke entlang SBB Hardfeld: Das Areal Hardfeld ist ein wichtiger Logistikstandort für die Ver- und Entsorgung der Stadt Zürich und soll langfristig erhalten werden. Die Führung des Gleisufwegs Süd auf dem Areal Hardfeld, insbesondere entlang der



4/5

Gleise, wurde von Seiten der SBB bisher aus betrieblichen Gründen abgelehnt. Ausschlaggebend für die ablehnende Haltung der SBB sind die erforderlichen Eingriffe ins Gleisfeld sowie die Beschneidung des Gleiszugangs für das Areal. Die Umsetzbarkeit dieses Abschnitts ist daher grundsätzlich nicht realistisch.

Abschnitt SBB Hardfeld bis Flurstrasse: Auch die Umsetzung des Folgeabschnitts entlang der Gleise hinter dem SBB-Areal Werkstadt wurde im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans «Werkstadt Zürich» untersucht, der eine Transformation des Reparaturzentrums Zürich-Altstetten zu einem Ort urbaner Produktion durch Sanierung der bestehenden Gebäude und eine schrittweise Verdichtung beschreibt. Die kantonale Schutzverordnung (BDV Nr. 0266/2021 vom 11. Juni 2021) der Hallen Q und R, die direkt ans Gleisfeld angrenzen, verhindert diese Verbindung bzw. bedingt einen Eingriff ins Gleisfeld, was aus betrieblicher Sicht nicht möglich ist. Die Umsetzung des Gleisuferwegs Süd durch die Mitte des Areals wurde von Seiten der SBB explizit abgelehnt aufgrund der Unvereinbarkeit mit den arealinternen Verkehrsströmen. Die Umsetzbarkeit in diesem Abschnitt ist daher grundsätzlich kurz- bis mittelfristig nicht realistisch.

Abschnitt Flurstrasse bis Europabrücke: Dieser Abschnitt wurde mit der Fertigstellung der Überbauung Letzibach (2024) umgesetzt.

Abschnitt Europabrücke bis Bahnhof Altstetten: Dieser Abschnitt des Gleisuferwegs Süd bis zum Altstetterplatz erfordert einen partiellen Landerwerb oder eine Sicherung der Fuss- und Veloverbindung mittels Dienstbarkeit über die rückwärtigen Erschliessungs- und Parkierungsflächen der privaten Parzellen Hohlstrasse 540–556, die teilweise unter der Rampe der Europabrücke liegen. Es sind keine gesamthaften Entwicklungsabsichten der drei Eigentümerinnen bzw. Eigentümer bekannt, im Rahmen derer über die Umsetzung der Fuss- und Veloverbindung verhandelt werden könnte. Daher ist dieser Abschnitt mittelfristig nicht umsetzbar.

Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Hohlstrasse Unterführung Bändliweg: Hier verläuft die Verbindung über den Altstetterplatz südlich des Bahnhofgebäudes und in der Fortsetzung über private Grundstücke entlang des Gleises. Die Fläche des Altstetterplatzes bis zur Rampe Europabrücke ist Gegenstand einer laufenden Vorstudie (Projekt Nr. 24 034, Umsetzung bis 2031) zur integralen Umgestaltung des Platzes und seiner Anschlüsse für den Fuss- und Veloverkehr an die VVR Nr. 15, die in der Saumackerstrasse (Projekt Nr. 22 082, Umsetzung bis 2030) und durch die Personenunterführung Altstetten West (Projekt Nr. 06 051, Umsetzung bis 2032) verläuft. Die Weiterführung des gemäss kommunalem Richtplan vorgesehenen Fusswegs entlang des Gleisfelds ist wiederum abhängig von der Entwicklung der privaten Areale. Aufgrund der hier bestehenden Nutzungen, die nicht von einem Bahnanschluss abhängig sind, wird der Abschnitt als mittelfristig umsetzbar beurteilt, er ist aber mit den privaten Parteien und ihren Überlegungen zur Arealentwicklung abzustimmen. Die bestehende Veloverbindung verläuft gemäss Richtplan in der Hohlstrasse.

Abschnitt Hohlstrasse Unterführung Bändliweg bis Farbhof: In diesem Abschnitt wurde mit der Realisierung der Limmattalbahn in der Hohlstrasse (2024) das Fuss- und Velowegnetz umgesetzt.



5/5

3. Fazit

Das Anliegen der Motion, einen durchgängigen Rad- und Fussweg südlich und direkt entlang der Bahngleise vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Farbhof (via Polizei- und Justizzentrum und Bahnhof Altstetten) zu realisieren, entspricht der Richtplanung. Einzelne Abschnitte konnten bereits realisiert werden oder sie sind Gegenstand laufender Planungen und Bauprojekte, deren Umsetzung in den nächsten Jahren schrittweise erfolgen soll.

Zwischen Hauptbahnhof und Farbhof bestehen jedoch, wie vorstehend erläutert, gewisse Abschnitte, deren Umsetzung kurz- bis mittelfristig nicht möglich sein wird. In diesen Abschnitten fehlt ein machbarer Korridor für den Fuss- und Veloverkehr, sowohl auf der Ebene Stadtboden als auch auf Brückenbauwerken über den Gleisen oder über private Areale. Auch Lösungen, die den Bau neuer Brücken für den Fuss- und Veloverkehr vorsehen, müssen mit den bestehenden und zukünftigen, noch nicht bekannten Nutzungen sowie deren betrieblichen Bedürfnissen bezüglich Bahnanschlüsse und allfälligen Schutzinteressen kompatibel sein.

Die Umsetzung des Anliegens der Motion erfolgt (und erfolgte auch bisher) nicht in einem einzigen Projekt, für das dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorgelegt werden kann, sondern in verschiedenen separaten Projekten mit unterschiedlichen Realisierungszeitpunkten. Die einzelnen dafür erforderlichen Ausgabenbewilligungen werden vorrausichtlich nicht in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegen.

Aus diesen Gründen ist es nicht möglich, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen. Der Stadtrat lehnt aus diesen Gründen die Entgegennahme der Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter