



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 185. Ratssitzung vom 8. April 2026

6059. 2025/307

Weisung vom 09.07.2025:

Motion der Fraktionen SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, CVP und AL betreffend Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse, Bericht und Abschreibung, Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136

Antrag des Stadtrats

1. Vom Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136 betreffend Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse, Bericht und Abschreibung, wird Kenntnis genommen.
2. Vom Bericht zur Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird Kenntnis genommen.
3. Die Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird als erledigt abgeschrieben.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2 / Kommissionsreferat Schlussabstimmungen Dispositivziffern 1 und 3:

Anna Graff (SP): *Sieben Monate nachdem der Stadtrat das «Weissbuch Stadtraum Hauptbahnhof» der Öffentlichkeit präsentiert hat, darf ich heute Abend die Weisung GR Nr. 2025/307 vorstellen. Diese geht auf die Motion GR Nr. 2014/308 zurück, die damals von allen im Gemeinderat vertretenen Fraktionen eingereicht wurde und eine strategische Gesamtplanung für den Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse forderte. Die vorliegende Weisung enthält drei Elemente: Erstens zieht der Stadtrat die Weisung GR Nr. 2017/136 zurück, da sie seit neun Jahren in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) pendent ist und diese der Ansicht*



war, dass die Planungen im Raum Hauptbahnhof (HB)/Central damit zu wenig koordiniert und zukunftsgerichtet waren. Der Antrag dazu lautet auf Kenntnisnahme des Rückzugs. Zweitens wird beantragt, vom Bericht zur Abschreibung der Motion und zum Weissbuch Kenntnis zu nehmen. Die FDP hat hierzu einen Änderungsantrag auf ablehnende Kenntnisnahme eingereicht, der später von Andreas Egli (FDP) präsentiert wird. Die Kommissionsmehrheit bestehend aus SP, Grüne, GLP, Die Mitte/EVP und AL beantragt dessen Ablehnung und die Zustimmung zur Kenntnisnahme des Weisungsberichts. Drittens wird unter dem Dispositivpunkt 3 die Abschreibung der Motion GR Nr. 2014/308 beantragt. Bislang lautete der gleichlautende Kommissionsantrag dazu auf Zustimmung, doch offensichtlich gibt es nun einen spontanen Änderungsantrag der SVP, der vermutlich für Ablehnung plädiert. Die Kommissionsmehrheit ist der Überzeugung, dass die Motion erfüllt wurde. SP und Grüne haben teilweise zusammen mit der GLP und der AL fünf Vorstösse in Zusammenhang mit der Weisungsberatung und dem Weissbuch eingereicht. Vier davon werden wir anschliessend in gemeinsamer Debatte behandeln. Ziel dieser Vorstösse ist es, einzelne Aspekte des Weissbuchs zu vertiefen. Zudem soll die Umsetzung vorangetrieben und die Reihenfolge einzelner Etappen neu priorisiert werden. Bevor wir dazu kommen, gebe ich Ihnen noch eine Zusammenfassung des Weisungsberichts gemäss Dispositivziffer 2. Nach den Kommissionsdiskussionen zur Weisung GR Nr. 2017/136 wurde ein interdisziplinäres und prozessorientiertes Verfahren ausgelöst. Der Planungsprozess folgte einer zweistufigen Testplanung gemäss SIA-Norm 143, war departementsübergreifend koordiniert und bezog die Öffentlichkeit ein. Das resultierende Weissbuch «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» dient als strategisches Instrument und verbindliche Grundlage für die Stadtverwaltung. Es erkennt den Hauptbahnhof nicht nur als Verkehrsdrehscheibe, sondern auch als wichtigen Stadt- und Sozialraum für Pendlerinnen und Pendler, als Treffpunkt, Arbeits- und Aufenthaltsort. Das Buch bündelt verschiedene Perspektiven für den funktional zusammenhängenden Perimeter von Bahnhofquai über Löwenstrasse bis Papierwerd-Areal und Sihlquai. Es dient der Stadtverwaltung als verbindliche Grundlage für die nächsten Planungsschritte und die Weiterentwicklung des ganzen Raumes rund um den HB. Es liegt also ein umfassendes Zielbild vor, das verschiedene Themen wie Verkehr, Stadtraum und Stadtklima behandelt. Für verschiedene Orte liegt bereits ein gewisser Konkretisierungsgrad vor. Ausserdem sind Grundsätze für die Umsetzung und Etablierung vorgeschlagen. Dies beginnt mit der Realisierung von flankierenden Sofortmassnahmen bis zur Öffnung der Nordumfahrung. Insgesamt priorisiert das Weissbuch den Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Der Durchgangsverkehr soll unterbunden werden, während Zufahrten zu Parkhäusern sowie «Kiss and Ride» und Taxis weiterhin möglich bleiben. Ziel ist es, Fahrten ohne Ziel im Perimeter zu verhindern, um Platz für eine effizientere Erreichbarkeit und eine Reorganisation des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu schaffen. Dazu gehören hindernisfreie Haltestellen, die Verlegung der Tramhaltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke sowie die Neuplanung des Central mit Haltestellen am Neumühlequai und auf der Bahnhofbrücke. Zudem sind neue Wendemöglichkeiten für Tram und Bus sowie mehr Bäume und Freiflächen zur Verbesserung des Stadtklimas vorgesehen. Mich freut besonders, dass die Motion GR Nr. 2026/45 der SP und Grünen für die Realisierung der Wendeschleife am Sihlquai bereits diskussionslos überwiesen wurde. Sie wird einen Beitrag zur Netzresilienz leisten. Zudem unterstützt



sie weitere ÖV-Änderungen wie die Verschiebung der Tramhaltestelle Sihlquai auf die Zollbrücke. Die Kommissionsmehrheit nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2:

Andreas Egli (FDP): Das Weissbuch ist ein Paradebeispiel für gelungenes Politmarketing: grosse Prozesse, Gesten und Kosten, glanzvolle Bilder und eine Vision – wenn auch eine einseitige. Was fehlt, sind Sätze dazu, dass Umsteigeverbindungen länger werden, Passagiere im Regen stehen und der Hauptbahnhof weit über das Jahr 2050 hinaus eine durchgehende Baustelle sein wird, was Gewerbe und Gastronomie ins Provisorium drängt. Vergessen wurde, den Hauptbahnhof als vernetzten Verkehrsraum für alle Verkehrsträger anzuerkennen. Der politische Mehrheitszeitgeist wurde auf viele Seiten Papier gepresst, die nun das sogenannte Weissbuch bilden. Die Aufenthaltsqualität wurde über den Nutzen des Hauptbahnhofs gestellt. Nicht die Form folgt der Funktion, sondern die Form formt die Funktion. Aspekte wie Entschlackung des Verkehrs, schöne Parkbereiche, vielfältige Nutzung haben den eigentlichen Nutzen des HB als effizienter Knotenpunkt teilweise verdrängt. Uns allen schwebten eine Verkehrsentschlackung, schöne Parkbereiche, eine vielfältige Nutzung, gute Verkehrsanbindungen sowie eine Optimierung für den ÖV und alle anderen Verkehrsträger vor. Dies ist nun teilweise zu kurz gekommen. Dogmatisch wurde eine Anti-Auto-Vision zu Papier gebracht. Das nehmen wir zur Kenntnis, lehnen sie aber inhaltlich ab. Auch in Zukunft werden wir uns erlauben, pragmatische Verbesserungen und Optimierungen, die im Weissbuch durchaus vorhanden sind, situativ zu unterstützen. Bei Dispositivziffer 3 beantragen wir, die Motion zwar abzuschreiben, aber nicht als «erledigt», da der ursprüngliche Auftrag eines optimalen Verkehrsknotenpunkts nicht in unserem Sinn erfüllt wurde. Darum unterstützen wir diesen Änderungsantrag. Wir nehmen den Bericht also kritisch zur Kenntnis.

Änderungsantrag der SVP-Fraktion zu Dispositivziffer 3:

Stephan Iten (SVP): Ich lese den ursprünglichen Auftrag der Motion, die der Stadtrat von allen Parteien erhalten hat, vor: «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie in einer strategischen Planung klare Vorgaben definiert werden können, damit die mittel- und langfristigen Projekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central/Bahnhofplatz/Bahnhofquai/Museumstrasse aufeinander abgestimmt werden können. In die strategische Planung sollen alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden einbezogen werden. Der gesamte Verkehr soll sicher und flüssiger verkehren.» Dies war der Auftrag aller Parteien. Blickt man auf das Weissbuch, muss man feststellen: Der Stadtrat hat den Auftrag nicht erfüllt. Wie kommt er dazu, eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben in eine Erholungszone zu verwandeln? Wir beantragen, die Motion als nicht erledigt abzuschreiben. Wir lernen: Wenn man vom Stadtrat ein Verkehrskonzept fordert, kann das in die Hose gehen.



Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Die heute abzuschreibende Motion GR Nr. 2014/308 hat bereits ein gewisses Alter erreicht. Schon im Jahr 2011 machten sich die Fraktionen der SP, Grünen und AL Gedanken, wie man den Raum HB für zusätzliche Verkehrsströme, etwa von Fussgängerinnen und Fussgängern, fit machen könnte. Damals fehlte eine überzeugende Vision. Hansjörg Käppeli trieb die Idee voran, eine koordinierte und zukunftsgerichtete Planung zu erstellen, um kurzfristige Fehlinvestitionen zu vermeiden. Das Unbehagen aller Fraktionen war nachvollziehbar. Leider hat sich die Stadtverwaltung lange geweigert, sich grundsätzliche Gedanken zu diesem wichtigsten öffentlichen Raum der Schweiz zu machen. Der Stadtrat hat dann im Rahmen des Geschäfts eine neue Weisung GR Nr. 2017/136 gebracht, die heute zurückgezogen wird. Nach neun Jahren hat der Stadtrat nämlich gemerkt, dass das vielleicht doch nicht die das Gelbe vom Ei war. Zwölf Jahre nach dieser Motion liegt nun ein schönes Buch vor, das die Vision für den wichtigsten öffentlichen Raum der Schweiz präsentiert. Es zeigt die Planung für wichtige Themen im Perimeter auf und enthält erste Umsetzungsideen. Ich könnte zwar immer kritisieren und sagen, hier passe uns etwas nicht. Aber wir müssen unglaublich viele Fussgängerinnen und Fussgänger in einem eng begrenzten Raum bewältigen. Da braucht es Kompromisse. Man muss sich auf flächeneffiziente Verkehrsmittel konzentrieren. Aufgrund der langen Dauer mussten wir diverse Fehlinvestitionen hinnehmen, wie die provisorische Realisierung der Haltestelle Sihlquai/HB oder die Doppelhaltestelle am Bahnhofquai. Wegen des Erdbebenschutzes wurde erstere nicht auf die Zollbrücke verschoben und am alten Standort realisiert. Das hat etwa 7 Millionen Franken an Investitionen gekostet, die vernichtet werden. Besonders ärgerlich ist, dass das Tram Neumühlequai trotz zwölf Jahren Vorlaufzeit nicht geplant wurde, was zur heutigen einjährigen Baustelle Bahnhofquai führte. Hier hat man die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Das bedauere ich sehr. Das Parlament muss nun seine Schrittmacherfunktion wahrnehmen. Darauf werden wir uns in Zukunft konzentrieren. Ich hoffe, es geht nicht nochmals zwölf Jahre, bis die Projekte realisiert werden können.

Xenia Voellmy (GLP): Der Raum rund um unseren Hauptbahnhof ist das Herz der Stadt Zürich. Hier treffen täglich Hunderttausende Menschen, unterschiedliche Verkehrsträger*innen und vielfältige Nutzungsansprüche auf engstem Raum zusammen. Klar ist, dass dieser Druck in Zukunft noch zunehmen wird. Die GLP ist der Meinung, dass wir eine integrierte langfristige Planung brauchen, um zu verhindern, dass wir weiterhin Einzelprojekte nebeneinander entwickeln. Die vorliegende Weisung und das ausgearbeitete Weissbuch «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» setzen genau da an. Der komplexe Raum um den HB wird endlich als Ganzes betrachtet, statt in einzelnen Projekten und isolierten Zuständigkeiten. Mit dem Weissbuch liegt ein umfangreiches, sorgfältig erarbeitetes Grundlagenpapier vor, das eine klare Richtung vorgibt: Weg vom reinen Verkehrsraum, hin zu einem leistungsfähigen, vernetzten und lebenswerten Stadtraum mit mehr Platz für Fussgänger*innen, einem effizienteren ÖV und mehr Grün. Die GLP unterstützt das Weissbuch und die Abschreibung der Motion als erledigt. Entscheidend ist für uns, dass der Raum nicht zu einem ideologischen Verkehrsprojekt, sondern zu einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem entwickelt wird. Am Ende geht es nicht



um ein Papier, sondern um die Zukunft eines der wichtigsten Stadträume. Wenn wir die Ziele des Weissbuchs ernst nehmen, müssen wir die dafür notwendigen Schlüsselprojekte anstossen. Mit den Begleitvorstössen leiten wir erste Schritte dazu ein.

Michael Schmid (AL): Die AL begrüsst die Stossrichtung des Weissbuchs: mehr Platz für den Fussverkehr, Stärkung des ÖV und Schaffung hochwertiger, unkommerzieller Stadträume. Für diese Kernanliegen kämpfen wir seit Jahren. Die aktuelle Situation, bei der man durch Unterführungen und über mehrspurige Strassen wechseln muss, belästigt von Lärm und Abgasen, ist nicht hinnehmbar. Unsere Zustimmung ist jedoch kein Blankoscheck. Wir sehen zwei Gefahren: eine schleichende Kommerzialisierung und die Verdrängung durch Mietpreisdruck. Hochwertige Räume dürfen nicht bedeuten, dass jeder freie Quadratmeter mit Boulevardgastronomie zugestellt und für kommerzielle Anlässe wie Weihnachtsmärkte privatisiert wird. Der öffentliche Raum muss ohne Konsumzwang bleiben. Wir erwarten vom Stadtrat ein Nutzungskonzept, das den öffentlichen Charakter und nicht das Profitinteresse von Eventveranstaltern ins Zentrum stellt. Die Aufwertung in diesem Gebiet wird die Renditeerwartungen der Immobilieneigentümer weiter anheizen. Wir befürchten, dass die Mieten für Geschäftsliegenschaften massiv steigen werden und das angestammte Kleingewerbe endgültig verdrängt wird. Es wäre sinnvoll, wenn sich die bürgerliche Seite und die Gewerbeverbände endlich gegen die renditeorientierte Nutzung der Ressource Boden einsetzen würden. Die explodierenden Mieten sind die grösste Gefahr für ein lebendiges Gewerbe, nicht die Förderung des Fussverkehrs. Wir unterstützen die Weisung, werden aber bei der Umsetzung darauf achten, dass der Raum der Bevölkerung gehört und nicht zur Shoppingzone wird.

Sandra Gallizzi (EVP): Wie wir bereits von Anna Graff (SP) bei der Vorstellung der Weisung gehört haben, waren an der Ausarbeitung des Weissbuchs sehr viele Personen beteiligt. Es fanden diverse Workshops statt, in denen Meinungen eingeholt wurden, die nun in das Dokument eingeflossen sind. Dieses sogenannte Weissbuch – oft auch als «Vision 2050» tituliert – trägt diesem Anspruch Rechnung, denn es enthält zahlreiche visionäre Elemente. Viele der darin enthaltenen Pläne, Empfehlungen und Vorschläge rund um den Bahnhof und das Central wirken richtungsweisend. Ob alle von uns das Buch genau studiert haben, wage ich zu bezweifeln. Ich musste das Werk mehrmals lesen, um den Durchblick zu gewinnen: Wo fahren Fahrzeuge vor, wo flanieren Fussgängerinnen und Fussgänger und wo steigen sie ein oder um? Schliesslich stellt sich die Frage nach dem MIV und den Velos. Das Weissbuch liefert auf diese Fragen diverse Antworten. Auf Forderung der Fraktionen SVP, Grüne, GLP, CVP und AL hin, sollten Stadtrat und Gemeinderat eine Vorlage erarbeiten. Ziel war es, in einer strategischen Planung klare Vorgaben zu definieren, um die mittel- und langfristigen Projekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central/HB aufeinander abzustimmen. Dieser Auftrag wurde erledigt. Auch wenn das Ergebnis nicht alle zufriedenstellt, liegt das ausgearbeitete Dokument vor. Entscheidend ist nun, wie die darin enthaltenen Ideen konkret umgesetzt werden. Die die Mitte/EVP-Fraktion nimmt den Bericht zu dieser Motion zur Kenntnis und schreibt die Motion hiermit ab.



Stephan Iten (SVP): *Ich staune über gewisse Aussagen. Ein Weissbuch ist nicht behördenverbindlich; es ist eine Vision – das bestätigt auch der Stadtrat. Wie Helmut Schmidt sagte: «Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen.» Bei diesem grauen Weissbuch wäre wohl ein Psychiater angebracht. Wer die grösste Verkehrsdrehscheibe in eine Wohlfühloase umbauen will, hat den Sinn des Hauptbahnhofs nicht verstanden. Es ist ein Umsteigeort, kein Ort zum Verweilen unter Bäumen. Jeder Baum hat seinen fixen Platz und wo die Velos durchfahren, ist klar. Doch auf die Frage, wo der MIV lang fährt, wird mit den Achseln gezuckt. Auch der ÖV wird von STR Michael Baumer nicht priorisiert; Haltestellen werden gestrichen. Lustigerweise hat der Kanton, dessen Strassen betroffen sind, das Weissbuch nicht mitunterzeichnet. Für das Gewerbe, das auf Autos angewiesen ist, heisst es, es müsse sich wandeln. Wenn der Stadtrat vorgibt, welche Geschäfte genehm sind, ist das Planwirtschaft – die Vorstufe des Kommunismus. Die SVP steht für freie Marktwirtschaft und Kapitalismus. Dieser hat sich bisher immer bewährt, nicht so der Kommunismus. Daher lehnt die SVP das graue Weissbuch ab.*

Anna Graff (SP): *Ich möchte gezielt auf den Punkt der Verbindlichkeit im Votum von Stephan Iten (SVP) eingehen. In der Weisung steht explizit: «Für die Stadtverwaltung ist das Weissbuch verbindlich und bei Planungen und Projekten entsprechend zu berücksichtigen. Die beteiligten Departemente werden beauftragt, ausreichend personelle Ressourcen zur Umsetzung bereitzustellen.» Es handelt sich bei diesem Dokument also nicht lediglich um einen «Papiertiger». Die SP-Fraktion freut sich über diese mutige und gelungene «Vision 2050» für den Stadtraum HB/Central. Wir freuen uns auf die einzelnen Etappen, die bereits Beiträge zur Aufenthaltsqualität, Hindernisfreiheit und Zugänglichkeit sowie zum Stadtklima und der Umwelt leisten. Wie das Weissbuch herausgearbeitet hat, besitzt der Perimeter ein enormes Potenzial. Der Stadtrat sowie alle relevanten Departemente, vom Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) über das Sicherheitsdepartement (SID) bis zum Departement der Industriellen Betriebe (DIB), haben sich klar zu dieser Vision bekannt. Das begrüssen wir sehr. Dies ist ein wichtiger Schritt, auch wenn die Entwicklung dieser Vision zwölf Jahre in Anspruch genommen hat. Dass FDP und SVP noch nicht bei den urbanen und klimatischen Prioritäten des 21. Jahrhunderts angekommen sind und den Bedarf an MIV-Durchgangsverkehr in diesem hochfrequentierten Raum behaupten, ist bedauerlich, aber nicht verwunderlich. Eine grosse Mehrheit des Rats wird den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen und sich der Empfehlung des Stadtrats zur Gesamtvision anschliessen. Wir von der SP erwarten nun zügig die Vorlage und Umsetzung der flankierenden Massnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordumfahrung. Es ist von enormer Wichtigkeit, dass diese Massnahmen rechtzeitig umgesetzt werden, um den notwendigen Raum für die Realisierung der Visionsteile zu schaffen. Natürlich erkennen wir auch die Notwendigkeit, gewisse Elemente zeitlich anders zu priorisieren, als es im Weissbuch vorgesehen war. Diese Diskussion wird im Rahmen der nachfolgenden Begleitvorstösse geführt.*

Andreas Egli (FDP): *Der Stadtrat kann zwar alles von sich selbst für behördenverbindlich erklären und im Rahmen seiner vorgesetzten Funktion die Einhaltung befehlen; letztlich ist für die Planung jedoch die Richtplanung zuständig. Dort findet die politische*



Mitwirkung von Parteien und Bevölkerung statt und die zuständigen Instanzen genehmigen sie. Dies ist der Punkt, an dem Behördenverbindlichkeit effektiv gegeben ist. Was hier vorliegt, ist ohne diesen Prozess oft nur ein Wunschprogramm, getrieben von zu vielen Visionen. Es wäre vielleicht nicht schlecht, wenn Einzelne von Anfang an ernsthaft an der Richtplanung mitgearbeitet hätten, da genau dort die notwendige Koordination stattfindet. Dann könnte man auf solche Sonderübungen verzichten. Man hat gesehen, wie bei den Velorouten geplant wurde: Heute müssen wir diese bereits wieder umplanen, weil offenbar alles in Hektik geschieht, sobald links-grüne Kräfte unter Stress geraten. Michael Schmid (AL) macht sich grosse Sorgen um günstige Mieten an der Bahnhofstrasse. Gepflegte Scherze finde ich lustig, aber sie sollten einen Bezug zur Realität haben. Gleiches gilt für den viel zitierten Lärm und die Abgase. Moderne Fahrzeuge stossen die Luft bereits unten aus und die Elektromobilität wird dies weiter verbessern. Doch dieselben Kräfte, die heute das Weissbuch stark unterstützen – samt der zuständigen Stadträtin – blockieren aktiv die Elektromobilität in der Stadt Zürich. Das kann man machen, aber dann sollte man nicht über diese Probleme lästern. Markus Knauss (Grüne) hat sinngemäss angekündigt: «Meister, die Arbeit ist fertig, soll ich sie gleich flicken?» Wir haben ein Weissbuch mit einer Priorisierung. Anna Graff (SP) sprach davon, dass wir nun «repriorisieren» müssten. Einzelne Ideen werden aus dem Weissbuch herausgepickt und es wird gefordert, diese sofort als Motionen umzusetzen, obwohl klar ist, dass diese erst nach dem Jahr 2050 relevant wären. Natürlich können wir zwei, drei Mal mit Fristerstreckungen arbeiten und am Ende etwas abschreiben – das gehört zum normalen Ausschuss in unserem Parlament. Doch mit diesen Vorstössen riskieren wir, dass das graue Weissbuch direkt zum Altpapier wird.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Zum Glück gibt es Personen mit Visionen. Ein Geschäftsmodell, das sich im Raum Hauptbahnhof auf Autokunden mit Parkplätzen ausrichtet, geht an der Realität vorbei. Heute findet man sich als einer von 420 000 Zugreisenden mitten in Zürich, ist aber ringsum von Autostrassen abgetrennt: Im Norden verläuft die Museumstrasse mit rund 6000 Autos in beide Richtungen. Im Süden liegt der Bahnhofplatz mit etwa 12 000 Fahrzeugen in Richtung Westen und 7000 in Richtung Osten. Im Osten sorgt der Bahnhofquai für ein Verkehrsaufkommen von 16 000 Autos nach Norden und 18 000 nach Süden. An diesem Ort erschwert also ein Autokorso von rund 20 000 Fahrzeugen den 420 000 Zugreisenden, Pendlern und Besuchern den bequemen Zugang in die Innenstadt. Wie Xenia Voellmy (GLP) gesagt hat, ist der Hauptbahnhof das Herz von Zürich, aber heute noch ein Platz ohne Vision und Charme. Das Weissbuch bietet genau die nötige Vision und Orientierung für die Entwicklung in den kommenden Jahrzehnten. Ich begrüsse dies sehr. Der Begriff «Verkehrsdrehscheibe» von rechter Ratsseite impliziert für mich, dass Transitverkehr nicht zwingend rund um den Hauptbahnhof gelenkt werden muss, sondern anderswohin verlagert werden sollte.

Michael Schmid (AL): Ich fühle mich genötigt, eine Korrektur anzubringen: Bei der Diskussion über Mietzinsen ging es nicht um die Bahnhofstrasse, ebenso wenig wie es beim Weissbuch um die Bahnhofstrasse geht. Dort ändert sich relativ wenig; sie ist bereits weitgehend vom MIV befreit. Der Fussverkehr hat Priorität, was die Lage für Ge-



werbeliegenschaften attraktiv macht. Die Geschäfte dort sind begehrt, die Mieten entsprechend hoch. Es ist klar, dass sich mit der aktuellen mietrechtlichen Ordnung, die auf Bundesebene geregelt wird, eine ähnliche Entwicklung auch auf dem Bahnhofplatz, an der Löwenstrasse und am Löwenplatz vollziehen wird. Durch mehr Fussverkehrsflächen und attraktiveren Aussenraum wird die Attraktivität steigen, was Grundeigentümer vermutlich über höhere Mieten abschöpfen werden. Der Hauptbahnhof ist, wie sogar Stephan Iten (SVP) feststellte, der zentrale Ankunftsort, den die meisten Menschen mit dem ÖV erreichen. Hier kommen die meisten Menschen zum ersten Mal mit der Stadt in Berührung. Die momentane «Autohöhle» ist kein repräsentativer Empfang. Einem so zentralen Ort darf und muss eine gewisse Repräsentanz zugesprochen werden. Eine Priorisierung der ÖV-Nutzenden ist sinnvoll. Dass Autofahrende, die schneller von der Milchbuck-Autobahn zur Sihlhochstrasse wollen, zurückgestuft werden, ist logisch. Es geht hier um den Durchgangsverkehr. Was die SVP in ihrem automobilzentrierten Votum nicht erwähnt: Der Erschliessungsverkehr ist gewährleistet. Eine andere Planung wäre gar nicht möglich. Immerhin bleibt die Zufahrt zu jedem Parkplatz und Parkhaus im Perimeter erhalten. Dieser zentrale Ort sollte ein Treffpunkt für Menschen sein, nicht für Blechkisten. Wir können einen attraktiven öffentlichen Raum schaffen, der zudem einen Beitrag zur Hitzereduktion leistet. Es entsteht ein Ort, an dem man sich gerne trifft, wo es weniger Wohngebäude gibt und wo vielleicht auch Jugendliche einmal laut sein dürfen, ohne Anwohnende zu stören. Das Papierwerd-Areal wird dies gut ergänzen.

Martina Zürcher (FDP): Die Bilder im Weissbuch sind wunderschön, aber ich weiss nicht, in welcher Stadt sie aufgenommen wurden; in Zürich sieht die Realität anders aus. Einige vorgeschlagene Umsteigebeziehungen im ÖV werden verschlechtert und Fuss-Distanzen vergrössert. Auch das Ausladen von Personen vor dem Hauptbahnhof ist nicht mehr möglich, was für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – nicht nur für ältere Menschen – problematisch ist. Auf Visualisierungen sind zwar symbolisch eine Person im Rollstuhl und eine mit Krücken dargestellt, aber realistisch berücksichtigt wurden sie nicht. Anna Graff (SP), am Hauptbahnhof gibt es praktisch keinen Durchgangsverkehr, der Anteil ist verschwindend gering. Vielmehr handelt es sich um städtischen Binnenverkehr. Dazu zitiere ich aus dem Weissbuch (Seite 157) zum Thema städtischer Binnenverkehr, etwa für Verbindungen von Wollishofen nach Schwamendingen: «Dieser soll zukünftig vermehrt mit dem Velo und dem ÖV abgewickelt werden. Wer im städtischen Binnenverkehr auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen ist, soll über die Achse Hardbrücke–Rosengartenstrasse kanalisiert werden.» Als Quartiervertreterin des Kreises 10 bin ich, wie viele andere auch, alles andere als begeistert von der Idee, noch mehr Verkehr auf die Rosengartenstrasse zu lenken. Man muss sich die Konsequenzen vor Augen führen: Die Distanz vom Letzigrund nach Schwamendingen auf der heutigen Strassenroute beträgt 11 Kilometer. Mit dem Velo wären zusätzlich rund 90 Höhenmeter zu bewältigen. Der ÖV benötigt – ohne jegliche Wartezeiten – 34 Minuten reine Fahrzeit, was doch recht lang ist. Die Route für MIV über die Hardbrücke und die Rosengartenstrasse würde rund 16 Kilometer betragen. Das bedeutet eine Verlängerung um ein Drittel mehr Verkehr durch die Stadt, und zwar mitten durch Wohngebiete. Wenn man nicht mehr direkt über den Hauptbahnhof von Wollishofen nach Schwamendingen fahren kann, sondern stattdessen durch zahlreiche Wohnquartiere umgeleitet wird, ist das



keine Vision. Die Vorstellung, dass der verbleibende MIV einfach ein Drittel weiter durch die Stadt fahren muss, teilen wir nicht, weshalb wir uns nicht daran beteiligen.

Markus Knauss (Grüne): *In meinem ersten Votum war ich vielleicht zu kritisch. Viele europäische Metropolen haben ähnliche Probleme: trostlose Bahnhofsräume. Dabei sind diese Plätze die Visitenkarte einer Stadt und entscheiden darüber, ob man sich wohlfühlt. Zehntausende gehen täglich vom Hauptbahnhof ins Hochschulquartier. Das Weissbuch zeigt das Potenzial für einen grossartigen Raum. Amsterdam hatte vor 25 Jahren ein ähnliches, wenn nicht grösseres Chaos. Doch sie haben gross gedacht, eine strategische Planung gemacht und diese konsequent umgesetzt. Heute ist der Bahnhofplatz in Amsterdam ein grossartiger öffentlicher Raum, wo man sich willkommen fühlt. Das muss unser Bild sein. Wir müssen die nächsten 20 bis 25 Jahre daran arbeiten, damit Zürich auch am Bahnhofplatz als schönste Stadt wahrgenommen wird.*

Martina Zürcher (FDP): *Wenn Markus Knauss (Grüne) das Zielbild Amsterdam vorgibt, muss ich sagen: Im Bereich des ÖV wollen wir uns nicht daran orientieren. Dabei ist es nach wie vor der Verkehrsträger, der die meisten Menschen in unserer Stadt bewegt. Ohne ÖV würde unser städtisches System zusammenbrechen. Genau auf diesen Aspekt wurde jedoch kein grosser Fokus gelegt. Auf unsere Fragen zu verschlechterten Umsteigemöglichkeiten wurde geantwortet, dass sie davon ausgingen, dass die meisten Leute im Hauptbahnhof aussteigen und dorthin wollten. Das ist zu kurz gedacht. Nicht alle Menschen, die am Hauptbahnhof ankommen, haben das Ziel, den Bahnhof zu betreten oder die Stadt zu verlassen. Viele sind Teil der Stadt, wollen hier umsteigen oder sich innerhalb von Zürich bewegen – und möglicherweise später zurückkehren. Ich kann mich nicht erinnern, wann ich das letzte Mal die Stadt Zürich verlassen habe. Dennoch nutze ich den Hauptbahnhof täglich als wichtigen Umsteigeplatz für Tram und Bus – genau wie viele andere Zürcherinnen und Zürcher auch. Nicht alle wollen durch den Hauptbahnhof in die Stadt einreisen oder sie verlassen; ein grosser Teil des Verkehrs findet innerhalb unserer Stadt statt. Diese Nutzergruppe dürfen wir nicht vergessen.*

Anna Graff (SP): *Eigentlich wollte ich mich nicht mehr äussern, doch da Martina Zürcher (FDP) zweimal behauptet hat, der ÖV werde geschwächt, muss ich widersprechen. Das Weissbuch sieht eine neue Anordnung der Haltestellen vor, die diese auch für Menschen mit Behinderung hindernisfrei und autonom nutzbar macht. In diesem Sinn macht das Konzept den ÖV deutlich zugänglicher. Zudem stärken wir mit drei neuen Wendemöglichkeiten die Resilienz des Netzes. Damit kann künftig eine Situation wie die aktuelle verhindert werden, bei der das ÖV-Netz in eine nördliche und eine südliche Hälfte getrennt ist. Ich kann daher nicht unwidersprochen lassen, dass dies eine Schwächung darstellen soll. Im Gegenteil sieht das Weissbuch eine klare Stärkung des ÖV vor. Auch die vor wenigen Wochen ohne Gegenstimme überwiesene Motion zur Realisierung einer neuen Tramwendeschleife am Sihlquai stärkt und verbessert unser Verkehrsnetz.*

Stephan Iten (SVP): *Hier wird heisse Luft verbreitet. Der ÖV wird geschwächt. Die VBZ haben sich dazu eindeutig und sehr skeptisch geäussert. Bleiben wir bei den Tatsachen.*



Anna Graff (SP): Die VBZ stehen hinter dem Weissbuch, ebenso das DIB. Sie haben bspw. die Motion für die Tramwendeschleife entgegengenommen, weil diese genau eine Stärkung der VBZ zur Folge hat.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Selten sind die Beilagen zu städtischen Weisungen so schön und interessant zu lesen wie bei diesem Geschäft. Zwar stimmen Sie heute eher profan über zwei Kenntnissnahmen und eine Abschreibung ab, doch inhaltlich diskutieren wir über das Herz des Schweizerischen Öffentlichen Verkehrs und darüber, wie sich dieses Herz – respektive das Zentrum der Stadt – in den kommenden Jahrzehnten entwickeln soll. Das Weissbuch «Aufbruch in den Stadtraum am Hauptbahnhof 2050» ist ein erster Schritt auf einem langen Weg. Heute nutzen täglich 700 000 Fussgänger*innen den Hauptbahnhof; ihnen stehen etwa 20 000 Autos gegenüber, die fast alle nur vorbeifahren. Medizinisch ausgedrückt: Rund um das Herz von Zürich verläuft ein häufig verstopftes Gefässsystem für den MIV, das mit Ausnahme der Taxis meist nichts mit dem Ort selbst zu tun hat, den Fluss des Fussverkehrs jedoch massiv beeinträchtigt. Der Prozess hat aufgezeigt, wo die Prioritäten liegen müssen – städtebaulich wie mobilitätstechnisch. Das Weissbuch zeichnet ein Bild; nun liegt es an uns, dieses Bild zur Realität werden zu lassen. Wir sind bereit, die Umsetzungsorganisation aufzubauen: Im Tiefbauamt nimmt per 1. Juni 2026 ein Gebietsentwickler für den Stadtraum Hauptbahnhof die Arbeit auf. Die ersten Spuren des Weissbuchs sind bereits sicht- und spürbar: der Stadttunnel, die neue Terrasse bei der Sihlpost, die Umnutzung einer Autospur für Velos in der Löwenstrasse, die Aufwertung des Papierwerd-Areals als erster Lichtblick sowie die neue Bus- und Velospur auf dem Bahnhofplatz. Mit der Eröffnung der Nordumfahrung werden zahlreiche flankierende Massnahmen hinzukommen. Der Stadtrat wird das Konzept «Flanka Nord» noch diesen Sommer verabschieden, womit die Umsetzungsplanung beginnt. Ebenso läuft das Strassenprojekt «Museumstrasse» mit der Verlegung der Tramhaltestelle «Sihlquai». Die Umsetzung des Weissbuchs erfolgt Schritt für Schritt. Doch das Ziel ist von immenser Bedeutung für das Zürich von morgen. Wir schreiben dieses Kapitel gemeinsam, wobei der Gemeinderat bereit ist, Vorstösse zu verabschieden – oder sie selbst zu schreiben, wie die Begleitvorstösse zeigen. Zusammenfassend lässt sich sagen: Der Hauptbahnhof Zürich wird regelmässig als bester Bahnhof Europas ausgezeichnet. Dies verdankt er vielen Eigenschaften, sicher aber nicht der aktuellen Verkehrsführung des MIV. Jetzt haben wir die historische Chance, die Fehler zu beheben, die unsere Vorgänger vor vielen Jahrzehnten gemacht haben, und den Stadtraum Hauptbahnhof aus seinem «Autokorsett» zu befreien. Die im Weissbuch beschriebene Vision braucht viel Zeit, Geld und mutige Entscheidungen. Sie verlangt von uns allen Konsequenz: von der Verwaltung, die vorwärtsmachen muss, und vom Gemeinderat, der die Ziele im Auge behält und den Kurs unterstützt. Auch die Jüngsten unter uns werden nicht mehr ganz faltenfrei sein, wenn eines Tages der Stadtraum Hauptbahnhof als Ganzes Realität geworden ist. Doch die meisten von uns werden dann sagen können: «Ich war dabei, als dies seinen Anfang nahm.»



11 / 13

Änderungsantrag

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. ~~Vom~~Der Bericht zur Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird ablehnend zur Kenntnis genommen.

- Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
- Minderheit: Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 85 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag der SVP-Fraktion zu Dispositivziffer 3

Stephan Iten (SVP) beantragt namens der SVP-Fraktion folgende Änderung der Dispositivziffer 3:

3. Die Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird als erledigt beschrieben.

Der Rat lehnt den Antrag von Stephan Iten (SVP) mit 31 gegen 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

- Zustimmung: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)



12 / 13

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 85 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 3

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 3.

Zustimmung:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
-------------	---

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 116 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Rückzug der Weisung GR Nr. 2017/136 betreffend Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse, Bericht und Abschreibung, wird Kenntnis genommen.
2. Vom Bericht zur Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird Kenntnis genommen.



13 / 13

3. Die Motion, GR Nr. 2014/308, der Fraktionen der SP, SVP, FDP, Grüne, GLP, AL und CVP betreffend strategische Planung für die Anforderungen der Verkehrsströme Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 15. April 2026

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat