



Der Stadtrat an den Gemeinderat

25. März 2026

GR Nr. 2026/46

Dringliche Motion der Grüne- und SP-Fraktionen betreffend Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage im Bereich des Vorplatzes des Landesmuseums, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Am 28. Januar 2026 reichten die Fraktionen Grüne und SP folgende Motion, GR Nr. 2026/46, ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für einen Projektierungskredit für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage im Bereich des Vorplatzes des Landesmuseums zu unterbreiten.

Begründung:

Auf der Ostseite des Hauptbahnhofs besteht kein nennenswertes Angebot an Veloabstellplätzen. Durch die rege Bautätigkeit von vielen öffentlichen und privaten Projekten sind immer wieder Abstellplätze temporär – aber über längere Zeit – nicht nutzbar. Mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur steigt die Nachfrage nach Abstellplätzen stetig.

Der Bedarf an Abstellplätzen ist ausgewiesen. Deshalb ist gemäss Weissbuch (Seiten 39/40 und 87/88) vor dem Landesmuseum eine neue unterirdische Abstellanlage geplant.

Diese Anlage hat keine Abhängigkeiten zu anderen Projekten gemäss Weissbuch. Insbesondere ist zwischen dem SBB-Shopville und dem Landesmuseum weder eine unterirdische noch eine oberirdische Baute geplant. Der Raum steht also bereits heute zur Verfügung. Langfristig ist lediglich eine Aufwertung der Oberfläche geplant.

Der bestehende Aufgang mit zwei Treppen aus dem SBB-Shopville muss angepasst werden. Dieser Aufgang genügt auch längerfristig im aktuellen Ausmass, da mittel- und langfristig die Zufussgehenden primär oberirdisch vom Hauptbahnhof zum Landesmuseum gelangen.

Eine unterirdische Veloabstellanlage beeinträchtigt die städtebauliche Erscheinung des Landesmuseums in keiner Weise.

Eine Rampe in die unterirdische Veloabstellanlage könnte die freie Zirkulation beeinträchtigen. Es sind deshalb auch verschiedene kompakte Lösungen zu prüfen, z. B. Treppe mit Schiebrampe oder Doppellift, mit getrennter Zu- oder Ausfahrt.

Antrag auf gemeinsame Behandlung mit der Weisung GR 2025/307

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). Bei dringlich erklärten Motionen beträgt die Frist dafür einen Monat nach der Dringlicherklärung (Art. 127 Abs. 3 GeschO GR). Der Gemeinderat erklärte die Motion am 25. Februar 2026 für dringlich.

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



2/3

1. Ausgangslage

Ausgelöst durch die Motion betreffend Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse (GR Nr.2014/308) wurde der breit abgestützte Planungsprozess «Masterplan HB/Central» durchgeführt. Der Planungsprozess ist seit Mitte 2025 abgeschlossen, die erarbeitete Vision ist im Weissbuch «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» beschrieben. Das Weissbuch wurde am 9. Juli 2025 vom Stadtrat beschlossen (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 2137/2025) und bildet nun die Grundlage zur schrittweisen Umsetzung und Koordination der mittel- und langfristigen Projekte um den Hauptbahnhof. Die aufgezeigten Zielsetzungen tragen zu einer schrittweisen Weiterentwicklung des Zentrums von Zürich bei. Massgeblich ist das Ziel, das grosse Ganze im Auge zu behalten. Einzelne Projekte sollen nicht voneinander losgelöst bearbeitet, sondern untereinander koordiniert geplant und etappiert bis 2050 umgesetzt werden.

In den ersten Umsetzungsetappen sind Sofortmassnahmen und Vertiefungsstudien vorgesehen, ebenso bereits ausgelöste oder sich in Planung befindliche Projekte wie das Papierwerd-Areal mit einem neuen Mühlesteig, der Bereich Innenstadt HB / Seidengasse oder die Schützengasse mit einem neuen Schützensteig. Der Bereich Museumstrasse / Landesmuseum ist als Etappe zur Realisierung im Zeithorizont ab 2034–2036 vorgesehen. Anschliessend können die Bahnhofbrücke, das Central und das Tram Neumühlequai umgesetzt werden. In den weiteren Etappen folgen dann mögliche Tunnelanpassungen (vor dem Bahnhofplatz / Bahnhofquai), der Bahnhofplatz mit Tram Kasernenstrasse sowie der Bahnhofquai und die Löwenstrasse, der Löwenplatz und die Gessnerallee.

2. Stadtraum Hauptbahnhof: Veloverkehr und unterirdische Velostationen

Gemäss den Zielsetzungen der im Weissbuch beschriebenen Vision wird der Hauptbahnhof bestmöglich in das städtische Netz der Velovorzugsrouten eingebunden und ein schnelles und konfliktfreies Vorwärtskommen mit dem Velo im Zentrum ermöglicht. Zur Erschliessung des Bahnhofs mit Veloabstellplätzen sind, ergänzend zu den bereits bestehenden Velostationen im Westen (Europaplatz, Stadttunnel), zwei neue Velostationen im Osten vorgesehen. Eine davon liegt unterirdisch im Bereich des Landesmuseums und die andere im südöstlichen Bereich in Richtung des Globusprovisoriums.

Der Raum um den Hauptbahnhof ist bereits heute sowohl an der Oberfläche als auch im Untergrund durch Infrastruktur stark beansprucht. Die Platzverhältnisse sind überall beengt. Die Rahmenbedingungen für unterirdische Velostationen inklusive Zufahrtsrampen sind sehr anspruchsvoll und die Möglichkeiten im Untergrund durch bestehende Bauwerke wie das Shopville, Zugänge ins Untergeschoss, die MIV-Unterführung am Bahnhofquai, Werkleitungen etc. sehr eingeschränkt. Auf der Stadtebene bestehen Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf mit der zukünftigen verkehrlichen Organisation, der Anbindung an das Netz der Veloverbindungen und dessen Zugängen zu den geplanten Velostationen und zum Shopville. Die Zugänge und Rampen haben einen signifikanten Platzbedarf und müssen funktional und gestalterisch verträglich in den Stadtraum integriert werden. Dazu ist eine enge Abstimmung mit der Oberflächengestaltung der Strassenbauprojekte entscheidend. Im Weiteren



3/3

sind die beiden neuen Velostationen bezüglich Lage und Grösse aufeinander abzustimmen und können nicht voneinander losgelöst geplant und dimensioniert werden. Im Bereich des Vorplatzes des Landesmuseums wird voraussichtlich Grundeigentum der schweizerischen Eidgenossenschaft beansprucht. Hierfür ist ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln und das Vorgehen für den Bau und den Betrieb zu vereinbaren.

Um die Möglichkeiten für die Erstellung von zwei Veloabstellanlagen im Osten umfassend zu prüfen, ist in einem nächsten Schritt die Erarbeitung einer Standortevaluation und Machbarkeitsstudie in einem grösseren Perimeter geplant. Diese Planungsschritte umfassen sowohl die zwei Velostationen als auch die ebenfalls geplanten Anpassungen an der Unterführung Bahnhofquai sowie die Aufhebung einer bestehenden Rampe im Bahnhofquai einschliesslich der Sicherstellung der Anlieferungen des Shopvilles und des Globusprovisoriums. Damit können bauliche Abhängigkeiten im Untergrund bestmöglich berücksichtigt und Synergien genutzt werden. Wichtig ist hierbei immer in Etappen und Zwischenzuständen zu denken.

Für den Bereich Museumsstrasse wird derzeit die Erarbeitung einer Vorstudie «Zürich HB Nord» vorbereitet, um ein detailliertes Gesamtkonzept für den Strassenraum (einschliesslich der Knoten am Sihlquai und Bahnhofquai / Walchebrücke) auszuarbeiten. Auf der Grundlage der Erkenntnisse der Standortevaluation und Machbarkeitsstudie für die Velostationen und der Vorstudie «Zürich HB Nord» können die darauf aufbauenden Planungsschritte und Bauprojekte ausgelöst und, wie von der Motion gefordert, konkrete Projektierungskredite für die einzelnen Teilprojekte der zuständigen Bewilligungsinstanz unterbreitet werden.

Die kreditschaffende Weisung für die Ausgaben zur Erarbeitung der Standortevaluation und der Machbarkeitsstudie (Velostationen, Anlieferung Shopville, Unterführung Bahnhofquai) einschliesslich Vorarbeiten liegt nicht im Kompetenzbereich des Gemeinderats. Ob für die darauffolgende Phase des Vor- und Bauprojekts eine Erhöhung der Ausgaben in der Kompetenz des Gemeinderats notwendig sein wird, ist abhängig von den zu definierenden räumlichen und zeitlichen Umsetzungsetappen und wird sich erst zu einem späteren Zeitpunkt weisen.

Aus diesen Gründen ist es planerisch im Sinne des Weissbuches «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» nicht zweckmässig und auch nicht möglich, dem Gemeinderat innerhalb der Umsetzungsfrist für eine Motion eine kreditschaffende Weisung vorzulegen.

Der Stadtrat lehnt daher 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