



## Der Stadtrat an den Gemeinderat

18. März 2026

GR Nr. 2026/44

### **Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Realisierung einer Tramverbindung über das Neumühlequai einschliesslich einer Haltestelle, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat**

Am 28. Januar 2026 reichten die Fraktionen SP, Grüne, GLP und AL folgende Motion, GR Nr. 2026/44, ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für einen Projektierungskredit zur Realisierung einer Tramverbindung über das Neumühlequai inkl. einer Haltestelle zu unterbreiten. Mit Vorlage des Projektierungskredits soll bereits die Finanzierung des Verkehrsverbunds für das Projekt sichergestellt werden.

Begründung:

Die neue Linienführung der Tramlinien gemäss Weissbuch (Seiten 35/36 und 85/86) führt zu einer Entflechtung der Linien und erhöht die Kapazität und die Flexibilität für Tram und Bus. Sie ist auch Voraussetzung, um künftig Tramlinien nachfragegerecht anders zu führen.

Die neue Tramverbindung entlastet insbesondere auch die Haltestelle Bahnhofquai/HB. Die Tramverbindung ist eine zwingende Voraussetzung zur Realisierung der weiteren Projekte. Damit können auch die Nachteile für die Benutzerinnen und Benutzer, sowie die betrieblichen Einschränkungen, während dem Bau reduziert werden.

Nur mit dieser neuen Linienführung sind uneingeschränkt behindertengerechte Haltestellen beim Central überhaupt möglich.

Die neue behindertengerechte Haltestelle erlaubt es, die Haltestelle der Linie 4 auf dem Central zu ersetzen. Gegebenenfalls könnte die Linie 15 zwischen Schaffhauserplatz und Limmatquai auch über die Stampfenbachstrasse / Neumühlequai geführt werden.

Das Projekt für die Linienführung über das Neumühlequai soll gezielt und zeitnah, als erste Etappe realisiert werden.

Die Verschiebung der weiteren Haltestellen Central (Linien 3, 6, 7, 10 und 31) auf die Bahnhofbrücke sollen in einer zweiten Etappe realisiert werden.

Antrag auf gemeinsame Behandlung mit der Weisung GR Nr. 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:



## 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 (Stadtratsbechluss [STRB] Nr. 2137/2025) und ist 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 Sihlquai/Museumstrasse/Landesmuseum ist als Etappe zur Realisierung im Zeithorizont 2034 bis 2036 vorgesehen. Anschliessend können die Bahnhofbrücke, das Central und das Tram Neumühlequai ab 2035 bis 2039 umgesetzt werden. In den weiteren Etappen folgen dann mögliche Tunnelanpassungen (vor dem Bahnhofplatz/Bahnhofquai), der Bahnhofplatz mit Tram Kasernenstrasse sowie das Bahnhofquai und die Löwenstrasse, der Löwenplatz und die Gessnerallee.

## 2. Stadtraum Hauptbahnhof: Tramverbindung über das Neumühlequai einschliesslich einer Haltestelle

Gemäss den Zielsetzungen der im Weissbuch beschriebenen Vision sollen eine zusätzliche Tramachse (in beide Richtungen) und eine Haltestelle am Neumühlequai eine Entflechtung und mehr betriebliche Flexibilität für den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Die zusätzliche Linienführung entlastet auch das Bahnhofquai. Eine neue Haltestelle im Neumühlequai bildet zusammen mit den geplanten Haltestellen auf der Bahnhofbrücke und dem Bahnhofquai ein zentrales Umsteigecluster von Tram zu Tram, das sich durch vollständig hindernisfreie Haltekanten und direkte Wegbeziehungen auszeichnet. Die Neuorganisation der Haltestellenanordnung unter Einbezug des Neumühlequais schafft auch die Voraussetzung für die notwendige Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) um den Hauptbahnhof und eine gleichmässigeren Auslastung der Haltestellen. Das räumlich beengte Central kann damit vereinfacht und entlastet werden. Die Lage der Gleisachsen, der Haltestellen, die erforderlichen Abbiegebeziehungen und damit die Gleisgeometrien sind abhängig von der zukünftigen verkehrlichen Organisation (motorisierter Individualverkehr [MIV], ÖV, Velo-, Fussverkehr) im Raum Central, Bahnhofbrücke, Neumühlequai und Limmatquai.

Derzeit wird, ausgelöst vor allem durch den Bau eines Speicherkanals, das Strassenprojekt Bau-Nr. 18138 Neumühlequai erarbeitet. Das Kanalbauprojekt ist ein dringliches Projekt, um



3/3

den Schmutzwassereintrag in die Limmat massgeblich zu verringern. Neben dem Kanalprojekt sowie weiteren Werkleitungsarbeiten sind im gesamten Abschnitt Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie der hindernisfreie Zugang zur Bushaltestelle Central der Linie 46 vorgesehen. Im Abschnitt Walchebrücke bis Central orientieren sich die Anpassungen an der Oberfläche am Bestand. So bleibt die Baumreihe erhalten und die Massnahmen im Fahrbahnbereich beschränken sich weitgehend auf Markierungsarbeiten. Damit ist gewährleistet, dass weitergehende Veränderungen im Zusammenhang mit der späteren Umsetzung der Tramverbindung Neumühlequai gemäss Weissbuch «Aufbruch in den Stadtraum Hauptbahnhof 2050» aufwärtskompatibel erfolgen können. Die Umsetzung des Projektes Bau-Nr. 18138 Neumühlequai ist ab 2030 geplant.

Heute wird der MIV im Abschnitt Walchebrücke bis Central des Neumühlequais zweiseitig im Gegenverkehr geführt. Um ein zweites Gleis für die zukünftige Tramachse und die Tramhaltestelle realisieren zu können, muss der Abschnitt teilweise oder ganz vom MIV entlastet werden. In einem ersten Schritt ist deshalb die Erarbeitung einer verkehrlichen Vertiefungsstudie geplant, die eine etappierte Verkehrslenkung und die notwendige Entlastung vom MIV zum Ziel hat. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass das Neumühlequai auf der gesamten Länge eine zentrale Rettungsachse für die Rettungs- und Notarzfahrzeuge darstellt und als Hauptausrückachse für die Rettungsfahrzeuge der Wache Zentrum von Schutz & Rettung dient. Zudem ist unter der Federführung der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ein Angebots- und Betriebskonzept für Tram- und Buslinien im ganzen Perimeter Stadtraum Hauptbahnhof zu erarbeiten, das verschiedene Betriebszustände untersucht und die betrieblichen Anforderungen definiert. Auf der Grundlage der Erkenntnisse dieser Studien können die nächsten Planungsschritte ausgelöst und, wie von der Motion gefordert, konkrete Projektierungskredite für die einzelnen Strassenbauprojekte der zuständigen Bewilligungsinstanz unterbreitet werden.

Die kreditschaffende Weisung für den Kredit zur Erarbeitung einer verkehrlichen Vertiefungsstudie einschliesslich Vorarbeiten liegt nicht im Kompetenzbereich des Gemeinderats. Ob für die darauffolgende Phase des Vor- und Bauprojekts eine Krediterhöhung in Kompetenz des Gemeinderats notwendig sein wird, ist abhängig von den zu definierenden räumlichen und zeitlichen Umsetzungsetappen und kann erst zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt werden.

Aus diesen Gründen ist es planerisch im Sinne des Weissbuchs «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 Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter