



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 186. Ratssitzung vom 15. April 2026

6104. 2026/109

Dringliches Postulat der Grüne-, SP-, GLP- und AL-Fraktion vom 11.03.2026: Strassenraum entlang der Tramtangente Nord, stadtverträgliche und platz- sparende Planung und Realisierung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenezunehmen.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5956/2026): Selten war das Unbehagen über ein Grossprojekt derart spürbar wie beim Tram an der Wehntalerstrasse. Mit Ausnahme der SVP wollten alle im Gemeinderat das Tram. Der Objektkredit hat aber nur 69 Ja-Stimmen zu 48 Nein-Stimmen erhalten. Auch die zustimmenden Fraktionen hatten grösste Vorbehalte. Die FDP war über die Landenteignung und die 100 Millionen Franken dafür nicht glücklich. Trotzdem stimmte sie dem Unterfangen zu. Die SP hatte ihre Mühe mit dem Roden der 682 Bäume, dem massiven Verlust an Grünflächen hauptsächlich bei Genossenschaften und den kleinlichen Velorouten. Das Tram Affoltern zeigt, was passiert, wenn Planungsabteilungen unreflektiert, unkontrolliert und ohne politische Rückmeldungen ihre Maximalvorgaben umsetzen. Das Tramprojekt ist kein Städtebau, sondern das Negativbeispiel einer Planung, die auf eine sorgfältige Anpassung im Stadtraum verzichtet und die ökologischen Interessen missachtet. Die ansässigen Personen, mit denen ich gesprochen habe, waren über die Dimensionen des Projekts bestürzt. Nun wird die städtische Volksabstimmung folgen und der Kantonsrat darüber entscheiden. Es wäre fahrlässig, für den zukünftigen Ausbau des Tramnetzes in Zürich das Tram Affoltern als Blaupause zu nehmen. Darum wollen wir mit dem Postulat den Stadtrat und die Verwaltung dazu aufrufen, dass man das Tramprojekt an der Nordtangente besser und auch günstiger plant. Das wird nicht einfach, aber es sollte der Stadt Zürich möglich sein, ein stadtverträgliches Tram zu realisieren.

Andreas Egli (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 25. März 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Wenn man zusätzliche Vorgaben für ein Projekt macht, wird das Programm nicht einfacher. Was Links-Grün hier verlangt, sind noch mehr Vorgaben in Ergänzung zu allen existierenden Vorgaben. Das lehnen wir ab.



Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Man möchte ein stadtverträgliches und platzsparendes Tram. Wenn man die grün-linke Ecke kennt, weiss man, was mit damit gemeint ist: keinen Motorisierten Individualverkehr (MIV). So einfach ist die Gleichung. Man hat wenig Platz und möchte ihn sparen – das heisst, man macht ein vierspüriges Tram. Die SVP ist dagegen.

Anna Graff (SP): Der SP sind Stärkung und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Stadt Zürich enorm wichtig. Gerade Tramprojekte gehören zu den bedeutendsten Infrastrukturen der Stadt, die die Quartiere zuverlässig, nachhaltig und effizient erschliessen. Neue Tramprojekte sind aber komplex und langatmig zu planen. Sie werden in den bestehenden Strassenraum gebaut. Offensichtlich entstehen dadurch «Trade-offs» und Nutzungskonflikte. Das Postulat ist ein parlamentarischer Auftrag, um bei der nächsten Tramprojektierung möglichst stadtverträgliche und platzsparende Projekte zu entwickeln, die im Einklang mit den Prioritäten stehen, die die städtische Stimmbevölkerung in den letzten Jahren mehrfach zum Ausdruck gebracht hat: Tramprojekte sollten, wenn möglich, nicht Fussgänger*innen, Veloförderung, hitzemindernde Massnahmen oder die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum konkurrenzieren. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten, um zu verhindern, dass es zu Störungen des Trams durch den MIV kommt. Bspw. kann man das Konzept der E-Bike-City anwenden, indem der Autoverkehr in eine Richtung aufgehoben wird und damit eine Autofahrspur wegfällt. Das entspricht bei einem Eigentrassee etwa 3,5 Metern an gespartem Platz. Auch andere betriebliche Steuerungen sind möglich, der Handlungsspielraum auf kommunalen Strassen ist gross.

Xenia Voellmy (GLP): Die GLP unterstützt das Postulat. Zürich wächst, während der Strassenraum knapp bleibt. Das Tram Affoltern zeigte, dass die bisherige Raumaufteilung bei solchen Projekten viel Raum für das Tram und den MIV einplant. Das geht zu Lasten der Fussgänger*innen, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel: Zuerst muss gefragt werden, was dieser Raum für Menschen leisten soll und erst dann festgelegt werden, wo das Tram durchfährt. Ein Eigentrassee ist kein Selbstzweck, sondern ein Mittel, das eingesetzt werden soll, wo nötig. Wenn man andere flankierende Massnahmen nutzen kann, sollten diese Vorrang haben.

Johann Widmer (SVP): Alle jammern, dass es zu wenig Platz gebe und man viele Menschen befördern müsse. Wenn die Zuwanderung stark zunimmt, reicht das Tram nicht mehr, man bräuchte eine U-Bahn. An der Nachhaltigkeitsinitiative führt kein Weg vorbei.

Anjushka Früh (SP): Sowohl von den Grünen als auch von der GLP hörten wir Kritik am Tram Affoltern. Die Miteinreichung dieses Vorstosses der SP ist nicht als Kritik am Tram Affoltern zu verstehen. Das Tram ist unter den heutigen Rahmenbedingungen das beste Projekt, das man bekommen kann. Den Velo- und Fussverkehr und die Umwelt in den Tramplanungen prioritär zu berücksichtigen, ist richtig. Einen leistungsfähigen ÖV



3 / 3

zu haben, ist genauso wichtig. Unter Umständen machen unabhängige Bahnkörper Sinn, da sie dafür sorgen, dass die Tramverbindungen zuverlässig und schnell sind.

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

STR Simone Brander: *Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Das Anliegen rennt offene Türen ein. Die Tramtangente Nord ist ein spannendes und für Zürich-Nord wichtiges ÖV-Vorhaben. Erst kürzlich hat die Stadt den Entwurf der revidierten Bau- und Zonenordnung (BZO) vorgestellt. Diese weist klar aus, dass ein grosser Teil des Wachstums in Gebieten stattfinden soll, die an der geplanten Linienführung der Tramtangente liegen. Das ist kein Zufall. Bis anhin versuchte die Stadt in Tramprojekten Eigentrassees zu realisieren, sodass der MIV durch das Tram nicht beeinträchtigt wird. Wenn neben Tram und Auto noch andere Ansprüche im Raum standen, mussten die zurückstehen. Zukünftig wollen wir in einer sogenannten lebenswerten Stadtachse denken. Hier geht es um grosse Strassen, die mehr als nur Achsen für ÖV und Autoverkehr sein sollen. Eine Vertiefungsstudie könnte aufzeigen, wie man, sobald die Linienführung gesetzt ist, nach dem Prinzip der lebenswerten Stadtachse etwas wirklich Gutes aus dem Strassenraum machen kann. Bei der Planung der Tramtangente Nord werden wir einmal mehr die Quadratur des Kreises üben: Tempo 30 versus zügiges Vorwärtskommen mit dem Tram, abgesetzte Radstreifen, die mehr Platz benötigen und die Kantonsverfassung, die uns punkto Leistungsfähigkeit beim MIV gewisse Hürden auferlegt. Der Kanton hat zwar Sympathien für den Velo- und ÖV-Ausbau, kann sich aber eine Zukunft mit weniger MIV noch nicht vorstellen. Gerne schauen wir an, wie man die Stadtachse des Trams Nord so gestaltet, dass sie Quartiere nicht zerschneidet, sondern lebenswerte Räume bildet.*

Das Dringliche Postulat wird mit 70 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat