



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 112. Ratssitzung vom 23. Oktober 2024

### 3852. 2024/240

**Dringliches Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 29.05.2024:**

**Adäquate Erschliessung des Quartiers Affoltern bis zur Inbetriebnahme des Trams sowie Berichterstattung an den Gemeinderat**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

*Anjushka Früh (SP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3259/2024): Das Quartier Affoltern wartet schon lange auf eine Tramverbindung. Diese sollte schon heute existieren, doch immer wieder kommt es zu Verzögerungen. Seit wir das Postulat im Mai 2024 eingereicht haben, kam es zu einer weiteren Verzögerung, indem der Kanton die Investitionsmittel um zwei Jahre nach hinten ins Jahr 2028 verschoben hat. Währenddessen wächst Affoltern weiter. Die halbe Busspur auf der Wehntalerstrasse brachte eine gute Entlastung, ist für die Zukunft aber ungenügend. Der Stadtrat sagte mehrfach, dass die Überlastung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Affoltern bereits besteht oder absehbar ist. Er bestätigte, dass es Entlastungsmassnahmen für den ÖV nach Affoltern bedarf. Bislang versteckte sich der Stadtrat hinter dem Argument, dass die Tramverbindung nach Affoltern bald kommen würde. Bis dieses fährt, wird es leider noch sehr lange dauern. Es müssen weitere Massnahmen ins Auge gefasst werden, um die Zeit bis dahin zu überbrücken. Mit dem vorliegenden Postulat fordern wir den Stadtrat auf, die allseits anerkannte Notwendigkeit für Entlastungsmassnahmen umzusetzen und dem Gemeinderat darüber Bericht zu erstatten. Eine Taktverdichtung auf der Linie 32 wäre denkbar, auch die frühere Linienführung auf der Strecke Holzerhurd–Bucheggplatz könnte wieder aufgenommen werden. Wenn erst über Entlastungsmassnahmen nachgedacht wird, wenn die Überlastung noch höher ist, ist es zu spät. Es geht darum, einer stärkeren Überlastung proaktiv entgegenzuwirken. Ich bitte den Stadtrat, die Situation in Affoltern ernst zu nehmen und Entlastungsmassnahmen in Angriff zu nehmen.*

*Johann Widmer (SVP) begründet den von Reto Brüesch (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2024 gestellten Ablehnungsantrag: Im Postulat geht es um Ursache und Wirkung. Die Ursache ist die masslose Zuwanderung, die Wirkung sind mehr Fahrzeuge, mehr Autobahnspuren, mehr Velos und mehr Passagiere im ÖV. Da gerade der*



ÖV nicht beliebig erweiterbar ist, kommt es dort zur Überlastung. Dies bedeutet mehr Linien, mehr Kosten, weniger Platz. Ursache Nummer 2 ist Tempo 30, die entsprechende Wirkung sind Mehrkosten beim ÖV. Statt die Ursachen zu bekämpfen, bastelt ihr mit vielen Steuergeldern an der Wirkung. Die Lösung heisst weniger Zuwanderung, weniger Tempo 30 und mehr Parkplätze. Aus diesem Grund lehnen wir das Postulat ab.

Weitere Wortmeldungen:

**Michael Schmid (AL):** Das Vorgehen mit Postulat ist nicht ganz opportun: Fordert man eine Fahrplanverdichtung und lässt das Postulat sogar dringlich erklären, müsste konsequenterweise nicht der Umweg über Gemeinderat und Stadtrat gegangen werden: Die Postulierenden könnten den Antrag selbst an der Regionalen Verkehrskonferenz (RVKZ) stellen. Alle postulierenden Fraktionen haben stimmberechtigte Mitglieder in der RVKZ, die über Fahrplanbegehren berät. Die andere Möglichkeit wäre, dass nicht der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) für die zusätzlichen Fahrten aufkommen soll, sondern die Stadt Zürich. Falls dies der Fall ist, müsstet ihr jedoch eine Motion einreichen, was bei diesem Betrag möglich wäre. Es erhärtet sich die Vermutung, dass das Postulat in erster Linie dem Quartier zeigen soll, dass man sich dafür einsetzt. Auch nicht korrekt ist die Aussage, der Stadtrat würde schon jetzt von einer Verkehrsüberlastung sprechen. In der Beratung zur Weisung GR Nr. 2023/536, dem Bericht zur Auswertung der Busspur auf der Wehntalerstrasse, wurde aufgezeigt, dass sich die Auslastung auf der Linie 32 im grünen Bereich bewegt. Problematisch ist natürlich, dass es auf dieser Linie oft zu Verzögerungen aus der Innenstadt kommt. Ich lehne das Postulat aus den genannten Gründen ab.

**Samuel Balsiger (SVP):** Fast bei jeder hier behandelten Weisung geht es um den Platzmangel in der Stadt – auch bei diesem Geschäft. Anjushka Früh (SP) sagte, Affoltern wachse weiter und die Überlastung sei laut Stadtrat absehbar. Johann Widmer (SVP) sprach über Ursache und Wirkung: Die nicht regulierte Zuwanderung, die zu Platzproblemen führt. Wir müssen die masslose Zuwanderung auf nationaler Ebene beenden.

**Stephan Iten (SVP):** Ich kann Anjushka Früh (SP) beruhigen, das Tram Affoltern wird – auch dank der tatkräftigen Mithilfe des Verkehrs-Clubs Schweiz (VCS) und damit von Markus Knauss (Grüne) – nie kommen. Die Überlastung des ÖV findet ihre Ursache in der masslosen Zuwanderung. Vor allem in Nord in Affoltern wird verdichtet, bis der ÖV überlastet ist. Auch die Autospur ist überlastet, doch diese wollt ihr nicht ausbauen, nur den ÖV in Affoltern. Nun habt ihr eine Busspur erhalten. Weil diese nicht reichte, musste der Stadtrat einen Bericht verfassen. Affoltern ist adäquat erschlossen: drei Buslinien mit eigener Busspur sowie ein eigenes Bahngleis. Wir stimmen dem Ausbau der Infrastruktur für die Mobilität zu, doch der Fächer muss weiter geöffnet werden.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Unser Postulat zielt nicht darauf ab, dem Quartier Affoltern zu zeigen, dass wir uns für den ÖV-Ausbau einsetzen. Es geht darum, die Entwicklung zu antizipieren. Wir befürchten, dass die Tramlinie – wie von Stephan Iten (SVP) prog-



*nostiziert – nie gebaut wird. Den Stadtrat möchten wir deshalb dazu animieren, sich Gedanken über Entlastungsmassnahmen zu machen, falls die Tramlinie in den nächsten Jahren nicht kommt. Es geht darum, das Angebot auszubauen, weil die Bevölkerung und damit die Nachfrage nach Mobilitätsleistungen zunehmen wird. Es geht uns nicht darum, etwas an der Busspur oder Strassenführung zu ändern, sondern um die Erhöhung des Fahrtaktes oder Reanimation einer alten Buslinie. Dies wäre im Sinn der Bevölkerung in Affoltern. Der Regierungsrat verschob den Bau der Tramlinie leider auf den Sankt-Nimmerleins-Tag, denn durch die spätere Umsetzung wird das Projekt nicht günstiger. Leider existiert zudem die Einsprache eines Verbandes, dessen führendes Mitglied im Rat sitzt.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Für das Tram Affoltern wurde das «Window of Opportunity» verpasst. Dieses hätte viel früher realisiert werden müssen. Nun wird es auf jeden Fall teurer. Die zeitliche Verschiebung nach hinten, weil es nicht finanziert werden kann, macht es noch teurer. Überall wird verdichtet, was zu ebendiesen Problemen führt. Dazu kommt der VCS, der mit seiner Einsprache zusätzlich vernichtet. So wird das Tram Affoltern nie kommen. Es mangelt an langfristiger Planung in der Stadt Zürich. Es wurde montiert, es habe nur eine halbe Busspur. Diese macht die Situation für nicht Ortskundige unübersichtlich. Für diese Risiken sorgte die Stadt nicht vor. Ein Bericht wäre gut, wenn er die Stadt für die Fehlplanung gesamthaft in die Verantwortung nehmen würde.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *In der Tat geht es bedauerlicherweise noch eine Weile, bis die Tramlinie nach Affoltern kommt. Es ist wichtig, den ÖV bis dann effizient zu bewältigen. Aus diesem Grund nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen. Was gefordert wird, machen wir eigentlich schon. Die Verkehrsbetriebe (VBZ) prüfen laufend die nötigen Angebotsergänzungen und setzen sie schrittweise um – entlang der Wehntalerstrasse wie auch auf den übrigen Buslinien in Affoltern. Das Busangebot wurde mit der Verlängerung der Linie 37 zum Mühleacker auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 hin angepasst. Zudem ist auf den Fahrplanwechsel Ende 2025 eine neue Buslinie 44 geplant, die das Angebot zwischen Hönggerberg und Unteraffoltern verdichtet sowie die Forschungsanstalt Reckenholz ans Netz anbindet. Michael Schmid (AL) muss ich recht geben: All diese Anpassungen wurden in der RVKZ diskutiert und dem ZVV beantragt, der darüber entscheidet. Die ÖV-Kapazität kommt in Affoltern an ihre Grenzen und allein mit dem Bus können wir es nicht bewältigen. Deshalb gibt es keinen Plan B für den Fall, dass die Tramlinie nicht kommt. Möchte man das Bevölkerungswachstum auffangen, eine effiziente Mobilität fördern und eine Direktverbindung ins Stadtzentrum realisieren, ist dies nur mit einem Tram möglich. Ein Flexity-Tram kann doppelt so viele Personen aufnehmen wie ein Doppelgelenkbus. Für mich ist es unverständlich, dass der Kanton das Tram Affoltern im aktuellen Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) um zwei Jahre nach hinten verschoben hat. Jede Verzögerung verteuert den Bau. Der Regierungsrat antwortete auf eine entsprechende Anfrage im Kantonsrat, er habe den Umstand, dass es teurer wird, berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass nur schon die Teuerung zu*



Mehrkosten von 9 Millionen Franken jährlich führt. Dies entspricht 11 bis 12 Prozent der 80 Millionen Franken, die der Kanton in den Verkehrsfonds einzahlt. Die Steigerung der Landkosten sind nicht eingerechnet. Die 27 000 Einwohnerinnen und Einwohner von Affoltern haben damit auch weiterhin einen knapp bemessenen ÖV und keine Direktverbindung ins Zentrum. Die Verlagerung auf den ÖV können wir so nicht erreichen. Der Regierungsrat sagte im Kantonsrat, die Verschiebung habe keine Folgen für die Aufrechterhaltung der ÖV-Qualität in Affoltern. Dies war nicht mit uns abgesprochen und ich bin klar anderer Meinung. Es wird zu einem Kapazitätsengpass kommen. Der Kanton ist gemäss Gesetz in der Verantwortung für die Infrastruktur. Das Tram Affoltern stellt jedoch ein gemeinsames Projekt von Kanton und Stadt dar. Es ist integraler Bestandteil der ZVV-Strategie. Umso stossender finde ich, dass die Stadt zur Neupriorisierung nicht konsultiert wurde – obwohl wir Gespräche angeboten haben, um neue Lösungen für die Finanzierung zu suchen. Die verschiedenen Tramprojekte möchte ich nicht gegeneinander ausspielen, denn es braucht alle. Dass die Glattalbahn gegenüber dem Tram Affoltern Priorität hat, lässt jedoch Fragen offen. Ich weiss nicht, welche Kriterien vom Kanton zur Beurteilung herangezogen wurden. Klar ist, dass das Tram Affoltern das wirtschaftlichere Projekt ist. Stossend ist weiter, dass der zuständige Verkehrsrat nicht eingebunden wurde, denn dieser ist für die ZVV-Strategie verantwortlich. Die Stadt übernimmt ihre Verantwortung im ÖV. Sämtliche Betriebsmittel wie neue Trams, Depots usw. werden schon heute von der Stadt vorfinanziert. Der Kanton muss bloss neue Strecken finanzieren. Die Stadt trägt über ein Viertel des Defizits des kantonalen ZVV. Die Kostendeckung liegt in der Stadt bei ungefähr 80 Prozent, beim Kanton bei 60 Prozent. Die Quersubventionierung fliesst also von der Stadt zum Kanton. Die Stadt wird am Projekt der Tramlinie weiterarbeiten. Wir haben dem Kanton erneut Gespräche bezüglich neuer Finanzierungsformen angeboten, damit miteinander Lösungen gefunden werden können. So kann das Projekt hoffentlich doch in einem vernünftigen Zeitrahmen realisiert werden. Der Ball, das Gesprächsangebot aufzunehmen, liegt beim Kanton. Es ist dringend nötig, dass wir eine Finanzierungsform finden, die auch für künftige Projekte tragbar ist. Der Kanton erwies sich hier leider als unzuverlässiger Partner. Aus diesem Grund mache ich mir um die weiteren Projekte in der Netzwerkstrategie Sorgen. Im KEF fehlen beispielsweise auch Gelder für die Planung der Nordtangente. Der Kanton beurteilt die Dringlichkeit der Infrastrukturen im Mobilitätsbereich anscheinend anders als wir. Wollen wir Handlungsspielraum und einen schnelleren Ausbau des ÖV, lässt es sich nicht vermeiden, auch selbst Gelder zu sprechen. Wir werden dies sicherlich im Gemeinderat noch ausgiebig diskutieren.

Weitere Wortmeldung:

**Anjushka Früh (SP):** Vielen herzlichen Dank an STR Michael Baumer für die deutlichen Worte zur Entscheidung des Kantons. Dennoch dringt im ersten Teil des Votums das angesprochene Verstecken hinter dem kommenden Tramprojekt durch. Stephan Iten (SVP) wollte mich damit beruhigen, dass die Tramlinie nie kommen würde. Es beunruhigt mich, dass wir schon so lange darauf warten und nicht bekannt ist, was damit geschehen wird. Ich wünschte mir, es würde heute bereits fahren. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig,



5 / 5

*dass Entlastungsmassnahmen geprüft werden – in der festen Überzeugung, dass die Tramlinie kommen wird. Die Entlastungsmassnahmen dürfen nicht als Plan B zum Tram verstanden werden. Sie sind aufgrund des langen Zeithorizonts jedoch sehr notwendig.*

**Stephan Iten (SVP):** *Ich bin enttäuscht darüber, wie sich der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe (VIB) im Rat zum Kanton äussert. Der Kanton weiss, wie mit Geld umgegangen wird. Ihr wollt alles immer sofort haben. Den Bezug zum Geld habt ihr verloren. Wenn ihr so weitermacht, gibt es die Stadt Zürich nicht mehr lange und der Wirtschaftsstandort geht zugrunde. Ich bin froh, gibt es den Kanton, der hinter uns steht.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *Stephan Iten (SVP) vermischt vieles, was nicht miteinander zu tun hat. Der Regierungsrat hat eine Verschiebung um zwei Jahre beantragt. Er hat das Projekt nicht gestoppt, denn die Projektierungsarbeiten sollen weitergehen. Er hat auch nicht gesagt, das Projekt sei nicht nötig. Der Kantonsrat hat die ZVV-Strategie inklusive Tramlinien verabschiedet. Der Kanton wird diese finanzieren. Ich habe darauf hingewiesen, dass es mehr kosten wird. Der Kanton wird damit also kein Geld sparen. Weiter habe ich auf Gesprächsangebote unsererseits hingewiesen, um gemeinsam mit dem Kanton Finanzierungslösungen zu suchen. Ich erwarte, dass der Kanton darauf eingeht.*

Das Dringliche Postulat wird mit 93 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat