



Beschluss des Stadtrats

vom 6. November 2024

GR Nr. 2024/464

Nr. 3390/2024

Schriftliche Anfrage von Anjushka Früh, Heidi Egger und Ursina Merkler betreffend Verzögerung des Trams Affoltern, Information über das Zurückstellen der Planung, zeitliche und inhaltliche Auswirkungen, zusätzliche Kosten für das Projekt und die weiteren Massnahmen sowie Folgen für die überlasteten Buslinien und Massnahmen der Stadt zur Verhinderung weiterer Verzögerungen

Am 25. September 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Anjushka Früh, Heidi Egger und Ursina Merkler (alle SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/464, ein:

Das Quartier Affoltern wartet seit über 10 Jahren auf die Umsetzung des Tram Affolterns. Immer und immer wieder wird die Realisierung unverständlichlicherweise nach hinten verschoben. Der Regierungsrat hat nun im kantonalen KEF 2025-2028 die Realisierung des Tram Affoltern erstaunlicherweise zurückgestellt. Erste signifikante Mittel zur Umsetzung des Tram Affoltern sind im kantonalen KEF nun anstatt wie zuletzt für das Jahr 2026 erst ab 2028 vorgesehen. Das führt zu einer erneuten Verzögerung der Erstellung des Tram Affoltern.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann und wie wurde der Stadtrat und die VBZ über das Zurückstellen der Planung durch den Kanton informiert? Wie wurde das Zurückstellen dies seitens Kanton gegenüber dem Stadtrat und den VBZ begründet?
2. Wie hat der Stadtrat auf diese komplette Kehrtwende durch den Kanton reagiert?
3. Welche konkreten zeitlichen und inhaltlichen Auswirkungen hat diese Verzögerung?
4. Welche zusätzlichen Kosten – sowohl für das Projekt Tram Affoltern an sich als auch für weitere Massnahmen, welche aufgrund dieser erneuten Verzögerung notwendig werden – fallen aufgrund dieser erneuten Verzögerung an?
5. Welche negativen Auswirkungen hat diese erneute Verzögerung auf die bereits jetzt stark aus- resp. überlasteten Buslinien?
6. Welche konkreten Massnahmen plant der Stadtrat jetzt umzusetzen, um der bereits bestehenden resp. unbestrittenenmassen absehbaren Überlastung der Busverbindungen nach Affoltern bis 2028 entgegenzuwirken?
7. Ist der Stadtrat aufgrund dieser erneuten Verzögerung nun endlich bereit, die durchgehende Busspur in beide Fahrrichtungen, wie durch die Motion GR 2012/292 gefordert wurde, umzusetzen? Wenn nein, weshalb nicht?
8. Welche Auswirkungen hat diese erneute Verzögerung auf den Erwerb der für das Tram Affoltern notwendigen Trams?
9. Was unternimmt der Stadtrat proaktiv, um nochmalige Verzögerungen oder Verschleppungen zu verhindern?
10. Welches Interesse besteht mit diesen immer und immer wieder eintretenden Verzögerungen überhaupt noch, das Tram Affoltern tatsächlich umzusetzen?
11. Unabhängig des Zurückstellens der Planung durch den Kanton: Welche zeitlichen Auswirkungen haben die eingegangenen Einsprachen auf die Realisation des Tram Affolterns? Waren diese in diesem Umfang im zuletzt kommunizierten Zeitplan mit Baubeginn 2026 eingeplant? Wenn nein, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/6

Frage 1

Wann und wie wurde der Stadtrat und die VBZ über das Zurückstellen der Planung durch den Kanton informiert? Wie wurde das Zurückstellen dies seitens Kanton gegenüber dem Stadtrat und den VBZ begründet?

Der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe wurde von der Volkswirtschaftsdi- rektorin des Kantons Zürich vor der Medienkonferenz über den Beschluss des Regierungsrats informiert. Sie erläuterte, dass im Rahmen der Erarbeitung des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2024–2027 deutlich wurde, dass die kantonale Finanzplanung mittel- fristig ein Ungleichgewicht in verschiedener Hinsicht aufweist. Der Regierungsrat habe des- halb beschlossen, die Investitionsvorhaben aufgrund gleichermaßen anwendbarer Kriterien zu priorisieren.

Frage 2

Wie hat der Stadtrat auf diese komplette Kehrtwende durch den Kanton reagiert?

Der Stadtrat hat zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat das Tram Affoltern auch weiterhin nötig findet und unterstützt, und die Projektierung weiterläuft. Anders als die Frage- stellung vermuten lässt, ist das Projekt nicht gestoppt, sondern «nur» der Baustart um zwei Jahre verschoben worden. Der Stadtrat hat angeboten, Lösungen für die Finanzierung zu su- chen. So könnte beispielsweise geprüft werden, ob eine gemeinsame Projektierungsgesell- schaft die Finanzierung übernehmen könnte. Konkret hat der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe der Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich ange- boten, ein gemeinsames Projekt zur Erarbeitung von Varianten zu starten. In der Zwischenzeit wurden Gespräche vereinbart.

Frage 3

Welche konkreten zeitlichen und inhaltlichen Auswirkungen hat diese Verzögerung?

Die Arbeiten werden wie bisher geplant fortgesetzt. Es handelt sich nicht um einen Projektie- rungsstopp, deshalb wird am Projekt weitergearbeitet, um auch für einen Baustart vor 2028 bereit zu sein.

Falls es dennoch zu einer Verzögerung kommen wird, müssen der geplante Unterhalt und die Sanierung der städtischen Infrastruktur, die auf den ursprünglichen Termin des Projekts abge- stimmt waren, neu koordiniert werden. Das bedeutet, dass die bestehende Infrastruktur – wie Werkleitungen, Fahrleitungen und Verkehrsanlagen – während der Verzögerung weiterhin in- standgehalten werden muss, was zusätzliche, nicht im Voraus berechenbare personelle Res- sourcen erfordert. In manchen Fällen könnten sogar Ersatzmassnahmen für diese Infrastruk- turen notwendig werden, um den geordneten Betrieb aufrechtzuerhalten.

Sekundär könnten sich inhaltliche Auswirkungen ebenso aus neuen gesetzlichen Bestimmun- gen ergeben, die während der Projektverschiebung in Kraft treten und in das Projekt integriert werden müssen.

Vereinbarungen, die mit den vom Landerwerb betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern geschlossen werden, sind verändernden Rahmenbedingungen, wie bspw. dem Wechsel der Eigentümerschaft, unterworfen, was weitere Koordinationsschritte notwendig machen würde.



3/6

Sämtliche Abstimmungen mit Drittprojekten bzw. anderen Bauvorhaben, seien es private oder öffentliche Vorhaben (z. B. Werkleitungen) müssten neu koordiniert werden. So kann es sein, dass gewisse Werke ihre Arbeiten vorziehen müssten, was bezüglich Baukoordination negative Auswirkungen haben wird. Zudem kann unkoordiniertes Bauen bei den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern für Unverständnis sorgen.

Letztlich verzögert sich auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) an 20 noch nicht ertüchtigten Haltekanten von Bus und Tram im betroffenen Projektperimeter.

Frage 4

Welche zusätzlichen Kosten – sowohl für das Projekt Tram Affoltern an sich als auch für weitere Massnahmen, welche aufgrund dieser erneuten Verzögerung notwendig werden – fallen aufgrund dieser erneuten Verzögerung an?

Erfahrungsgemäss führen Projektverschiebungen zu Mehrkosten. Einerseits ist dies dadurch begründet, dass die Planungsarbeiten entsprechend verlängert werden müssen und sich die Einigung im Landerwerb verzögert. Andererseits unterliegen die Realisierungskosten der Teuerung und der Abhängigkeit von (privaten und öffentlichen) Drittprojekten. So müssten teilweise Zwischenlösungen gesucht werden, wenn ein im Projekt vorgesehener Ersatzneubau nicht planmässig durchgeführt werden kann. Zudem ist möglich, dass Regelwerke zwischenzeitlich angepasst werden. Die entsprechende Einarbeitung ins Projekt führt regelmässig auch zu Mehraufwänden. Aufgrund der steigenden Angebotsnachfrage müssten zudem für die Überbrückungszeit Angebotsverdichtungen erwägt werden, die durch die Umstellung auf ein Tram (aufgrund grösserer Gefässkapazität) hinfällig würden. Ebenso ist es möglich, dass zusätzliche, derzeit nicht erkennbare Folgekosten ausgelöst würden.

Abhängigkeiten zu öffentlichen Nachbarprojekten und privaten Bauvorhaben (vgl. Antwort auf Frage 3) könnten koordinative Massnahmen erfordern. Die Baukoordination mit geplanten Folgeprojekten müsste hinsichtlich Terminierung überprüft werden. Im Grundsatz lösen eine Verzögerung der Nachbarprojekte erhöhte Unterhaltskosten für die zeitlich verzögerte Erneuerung der Infrastruktur aus, während deren Vorziehen eine Beschleunigung der anstehenden Projekte mit sich bringt, was möglicherweise zusätzlicher Ressourcen bedarf. Weiterhin könnten geplante Spurreduktionen und Erneuerungsarbeiten im Projektumfeld, vor dem grossvolumigen Baustellenverkehr des Tram Affoltern, einen negativen Einfluss auf den Baustellenverkehr und die Gesamtverkehrsleistung während der Bauarbeiten haben, was wiederum mit grossem Logistikaufwand verbunden ist.

Die Kosten im Baugewerbe erhöhten sich von 2022 bis 2023 um insgesamt 4,4 Prozent. Diese Kosten sind im Kostenvoranschlag eingerechnet. In den letzten Monaten ist die Teuerung zurückgegangen. Aus Sicht des Stadtrats kann nicht prognostiziert werden, wie sie sich weiterentwickelt. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass bei einem späteren Baubeginn eine zusätzliche Teuerung einzurechnen ist.

Weitere zusätzliche Kosten, mit denen zu rechnen wären, sind die allgemeine Teuerung (ausserhalb der Baubranche), Produktionskosten, und Preisänderungen im Landerwerb. Für die Entschädigungsforderungen der Grundstückseigentümerschaft beruht die Berechnung des



4/6

Landpreises auf einem Kostenindex aus dem Jahr 2024. Falls sich der Baubeginn verspätet, sind Forderungen nach höheren Entschädigungen möglich.

Weiter müsste das Ersatzangebot für BehiG-Ersatzfahrten länger angeboten und finanziert werden, da unterschiedliche Haltestellen nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.

Frage 5

Welche negativen Auswirkungen hat diese erneute Verzögerung auf die bereits jetzt stark aus- resp. überlasteten Buslinien?

In den kommenden Jahren wird die Bevölkerung im Quartier Zürich Affoltern weiterwachsen. Dies wird auch zu einer weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen auf den Buslinien, insbesondere auf der Buslinie 32 zwischen Holzerhurd und Bucheggplatz, führen. Die VBZ gehen davon aus, dass mit der weiteren Nachfrageentwicklung bei mehreren Busfahrten bzw. Kursen im Quartier Affoltern, insbesondere auf der Buslinie 32, die angestrebte Stehplatzauslastung von maximal zwei Personen pro Quadratmeter nicht mehr eingehalten werden kann. Infolge der kantonalen Verzögerung des Tramprojekts werden sich die Überlastungen während der Spitzenzeiten deshalb entsprechend akzentuieren.

Frage 6

Welche konkreten Massnahmen plant der Stadtrat jetzt umzusetzen, um der bereits bestehenden resp. unbestrittenermassen absehbaren Überlastung der Busverbindungen nach Affoltern bis 2028 entgegenzuwirken?

Aufgrund des angestrebten Baubeginns sind aktuell keine angebotsseitigen Massnahmen auf der Buslinie 32 geplant.

Frage 7

Ist der Stadtrat aufgrund dieser erneuten Verzögerung nun endlich bereit, die durchgehende Busspur in beide Fahrtrichtungen, wie durch die Motion GR 2012/292 gefordert wurde, umzusetzen? Wenn nein, weshalb nicht?

Die Busspuren entlang der Wehntalerstrasse wurden so umgesetzt, dass dem motorisierten Individualverkehr stadtauswärts im Abschnitt Neuaffoltern bis Furttalstrasse weiterhin zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Der Busverkehr hat auf den Knotenzufahrten einen separaten Fahrstreifen, wodurch die Behinderungen und Zeitverluste gegenüber der vorherigen Situation erheblich reduziert werden konnten.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere während der Stosszeiten am Abend, ist eine weitere Reduzierung des Spurangebots für den motorisierten Individualverkehr aktuell nicht möglich, ohne dass sich infolge der resultierenden Überlastungen im angrenzenden Netz (z. B. Binzmühlestrasse, Glaubtenstrasse) negative Auswirkungen auf die Stabilität des Busverkehrs ergeben.

Frage 8

Welche Auswirkungen hat diese erneute Verzögerung auf den Erwerb der für das Tram Affoltern notwendigen Trams?



5/6

Aktuell haben die VBZ den Fahrzeugbedarf für Angebotsausbauten bis zum Fahrplanjahr 2029 sowie den Ersatz der Tram 2000 Serie III durch eingelöste Optionen sichergestellt. Diese beinhalten zusätzlich zu den 70 Fahrzeugen aus dem Grundauftrag (vgl. STRB Nr. 384/2016) weitere 40 Fahrzeuge des Optionspakets I und weitere 12 Fahrzeuge des Optionspakets II. Die VBZ haben die Optionen für die Lieferung dieser Fahrzeuge nach den jeweils erteilten Kostengutsprachen durch den ZVV und der Ausgabenbewilligung durch den Stadtrat (STRB Nr. 1190/2020 und 1342/2024) ausgelöst. In diesem Bedarf sind Ausbauten ab dem Fahrplanjahr 2030, wie das Tram Affoltern, nicht berücksichtigt. Der Fahrzeugbedarf für den Betrieb des Tram Affolterns muss im Rahmen von in der Option verbleibenden 18 Optionsfahrzeugen gedeckt werden.

Der Stadtrat geht davon aus, dass der ZVV bzw. der Verkehrsrat einem entsprechenden Antrag auf Kostengutsprache betreffend Optionseinlösung von den verbleibenden Optionsfahrzeugen erst zustimmt, wann der Bedarf für das Tram Affoltern absehbar ist. Die VBZ gehen von einem Bedarf von zusätzlichen drei Fahrzeugen (ohne Reserve) für den Betrieb des Tram Affolterns aus. Bei einer Verzögerung besteht das Risiko, dass der Bedarf (noch) nicht anerkannt wird. So käme es mutmasslich zu Verzögerungen bei der Einlösung der Optionsfahrzeuge und womöglich zu einem Produktionsunterbruch, der gemäss vertraglicher Vereinbarung mit dem Hersteller Mehrkosten im Millionenbereich mit sich bringen würde, die zulasten des ZVV gingen.

Frage 9

Was unternimmt der Stadtrat proaktiv, um nochmalige Verzögerungen oder Verschleppungen zu verhindern?

Der Stadtrat steht im Austausch mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich und hat auch bereits einen Ansatz zur Lösung der Finanzierungsproblematik seitens des Kantons Zürich platziert (siehe auch Antwort auf Frage 2).

Frage 10

Welches Interesse besteht mit diesen immer und immer wieder eintretenden Verzögerungen überhaupt noch, das Tram Affoltern tatsächlich umzusetzen?

Aufgrund der absehbaren und angestrebten Bevölkerungsentwicklung im Quartier Affoltern ist die Notwendigkeit für ein Tram unbestritten. Dies bestätigen auch die Untersuchungen im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040, die als nachfolgender Ausbauschritt die Realisierung der Tram-Nordtangente vorsieht.

Das Tram ist nebst der Zentrumsentwicklung der wesentliche Faktor für die Aufwertung Affolterns als attraktives, prosperierendes Quartier. Insofern hat der Stadtrat ein hohes Interesse, das Tramprojekt möglichst zeitnah umzusetzen.

In der aktuellen vom Kantonsrat beschlossenen ZVV-Strategie 2025-2029¹ figuriert das Tram Affoltern als eines von zwei prioritären Projekten in Planung. Das betroffene Siedlungsgebiet

¹ [Publikationen des Zürcher Verkehrsverbunds – ZVV](#), Strategiebericht 2025 – 2029, Seite 23.



6/6

Affoltern wird als tramwürdig beurteilt. Der Kanton Zürich hat das Vorhaben auch ins Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal der 4. Generation übernommen und rechnet mit der Mitfinanzierung durch den Bund.

Frage 11

Unabhängig des Zurückstellens der Planung durch den Kanton: Welche zeitlichen Auswirkungen haben die eingegangenen Einsprachen auf die Realisation des Tram Affolterns? Waren diese in diesem Umfang im zuletzt kommunizierten Zeitplan mit Baubeginn 2026 eingeplant? Wenn nein, weshalb nicht?

Für das Bewilligungsverfahren nach Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) und die Bearbeitung der Einsprachen sind im Terminplan 32 Monate eingeplant, wobei deren Abschluss Anfang 2026 erwartet wird. Im zuletzt kommunizierten Zeitplan war die Bearbeitung der Einsprachen berücksichtigt, deren Anzahl und Inhalt waren aber noch nicht bekannt. Die tatsächliche Anzahl der eingegangenen Beschwerden entspricht den Erwartungen. Wie immer bei Rechtsmittelverfahren hängt deren tatsächliche Dauer von Faktoren ab, auf die der Stadtrat nur bedingten Einfluss hat. Die eingebrachten Anliegen werden zurzeit geprüft und Einspracheverhandlungen durchgeführt. Wie bei der Projektierung gilt auch, dass weitergearbeitet wird, um bereits vor einem Baubeginn 2028 bereit zu sein.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter