



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 182. Ratssitzung vom 18. März 2026

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2025/443 und 2026/78

5978. 2025/443

Weisung vom 01.10.2025:

Verkehrsbetriebe und Tiefbauamt, Tram Affoltern, Aufwertungsmassnahmen und kommunale Werkergänzungen im Projektperimeter, neue einmalige Netto-Ausgaben

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Unter Vorbehalt der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe werden für mit dem Projekt Tram Affoltern zusammenhängende Erneuerungs-, Anpassungs- und Aufwertungsmassnahmen neue einmalige Ausgaben von Fr. 464 584 000.– abzüglich des Staatsbeitrags von Fr. 365 515 000.– wie folgt als Nettokredit von Fr. 159 069 000.– bewilligt:
 - a. für städtische Zusatzmassnahmen: Fr. 99 069 000.–, davon Fr. 332 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo (Preisstand 30. September 2023, Bahnbau-Teuerungsindex, BTI I/2023);
 - b. für den Beitrag in den kantonalen Verkehrsfonds zugunsten des Tram Affolterns: Fr. 60 000 000.–.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, die im Rahmen des Projekts Tram Affoltern notwendige tauschweise Abtretung von Flächen mit einem Verkehrswert von mehr als Fr. 2 000 000.– zu vollziehen.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Unter Vorbehalt der Zustimmung zur Ziffer A. 1. wird die Veräusserung von 456 m² Land (Teil von Kat.–Nr. AF5263 gemäss Mutationsvorschlag Nr. 36095 vom 25. Januar 2024) an die Stiftung für Alterswohnungen der Stadt Zürich zum Richtlinienlandwert von Fr. 552 000.– zusammen mit den Regelungen bezüglich des Projekts «Verschiebung Restaurant Frieden» bewilligt.

C. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz und unter Ausschluss des Referendums:



Die Motion, GR Nr. 2025/50 von Benedikt Gerth (Die Mitte), Thomas Hofstetter (FDP) und Anjushka Früh (SP) betreffend Tramprojekt Affoltern, Sicherstellung der Umsetzung gemäss Zeitplan, wird als erledigt abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2025/443 und 2026/78

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Sistierungsantrag und Schlussabstimmungen:

Reis Luzhnica (SP): Die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) befasste sich in mehreren Sitzungen sehr intensiv mit der Vorlage. Neben der Weisung erhielten wir von der Verwaltung auch eine Präsentation. Wir stellten zahlreiche Fragen, die alle von der Verwaltung beantwortet wurden. Die Kommission konnte sich dadurch ein umfassenderes Bild des Projekts, der Finanzierung sowie der verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen machen. Zürich-Affoltern gehört zu jenen Quartieren, die in letzten Jahren stark gewachsen sind und laut Prognosen weiter stark wachsen werden. Mit dieser Entwicklung steigt die Nachfrage nach einem leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Buslinie 32 bildet im betreffenden Perimeter eine wichtige Verbindung zwischen Zürich-Affoltern, Oerlikon und dem restlichen ÖV-Netz in der Stadt. Gleichzeitig ist die Linie bereits sehr stark ausgelastet und stösst vor allem zu Spitzenzeiten an die Kapazitätsgrenzen. Vor diesem Hintergrund wurde geprüft, wie der ÖV in diesem Korridor langfristig entlastet und leistungsfähiger werden kann. Das Projekt Tram Affoltern ist Teil der langfristigen Netzplanung der Verkehrsbetriebe (VBZ) und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Ziel ist es, die steigende ÖV-Nachfrage zu bewältigen und gleichzeitig die Qualität sowie die Zuverlässigkeit des Angebots zu verbessern. Der Kern der Vorlage ist der Bau einer neuen Tramstrecke durch Affoltern. Mit diesem Projekt wird die heutige Buslinie ersetzt und der ÖV ausgebaut. Die neue Tramlinie würde das Quartier Affoltern direkt an das bestehende Tramnetz anbinden und leistungsfähigere Verbindungen zur Verfügung stellen. Neben der eigentlichen Traminfrastruktur umfasst das Projekt eine Reihe weiterer Massnahmen. Dazu gehören die Anpassung und Erneuerung des Strassenraums, der Kreuzungen und Verkehrsführung, die Erneuerung von Werkleitungen und Kanalisation, die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs sowie Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum. Dazu gehört die Umsetzung eines Alleenkonzepts mit einer positiven Baumbilanz von rund 300 zusätzlichen Bäumen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Gestaltung und Entwicklung zentraler Orte im Quartier wie am Zehntenhausplatz. Es ist somit nicht nur ein Verkehrsinfrastrukturprojekt, sondern auch Teil einer breiten Entwicklung im Quartier. Das zentrale Ziel ist aber die Verbesserung der Kapazität und Leistungsfähigkeit des ÖV. Trams haben im Vergleich zu Bussen eine deutlich höhere Fahrgastkapazität und bieten dadurch eine stabilere Betriebsqualität. Mit der Umstellung vom Bus aufs Tram rechnet man mit einer Kapazitätssteigerung von ungefähr 50 Prozent. Daneben sind weitere Entwicklungen wie die Anpassung des Busnetzes und die Entwicklung der S-Bahn vorgesehen. Die Massnahmen ergänzen sich und sollen gemeinsam einen Beitrag zum ÖV in Zürich-Nord leisten. Die Finanzierung sorgte in der Kommission für Diskussionen. Die gesamten Bruttoausgaben des Projekts belaufen sich



auf 562 Millionen Franken. Der wesentliche Teil der Kosten von rund 365 Millionen Franken wird aber von Bund und Kanton getragen. Nach dem Abzug dieser Beiträge bleiben der Stadt Zürich Ausgaben in der Höhe von 159 Millionen Franken. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Massnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt bspw. die Aufwertung des Strassenraums, die Anpassung der Infrastruktur sowie Massnahmen im öffentlichen Raum – und den 60 Millionen Franken zusammen, die die Stadt Zürich an den kantonalen Verkehrsfonds bezahlt. Der Schwerpunkt der Diskussionen in der Kommission lag auf den Auswirkungen des Projekts auf den Verkehr und das Gebiet sowie auf der Finanzierungsfrage und darauf, dass die Stadt Zürich in den Verkehrsfonds einbezahlt. Auch Lärmschutz und Temporeduktion waren ein Thema. Das Projekt sieht Tempo 50 vor. Weiter wurden die verschiedenen rechtlichen und planerischen Fragen im Zusammenhang mit Landabtretungen diskutiert. Die Mehrheit, bestehend aus SP, FDP und Die Mitte/EVP, stimmt der Vorlage des Stadtrats in allen Punkten zu. Der Sistierungsantrag der SVP wird von der Mehrheit der SP, FDP und Die Mitte/EVP abgelehnt. Die Mehrheit erachtet das Projekt als einen sehr wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖV im wachsenden Zürich-Nord und zur langfristigen Sicherung eines leistungsfähigen Verkehrssystems. Man wartet schon sehr lange darauf, die Busse sind überlastet. Deshalb drängt die Mehrheit darauf, dass das Projekt möglichst schnell abgeschlossen wird – auch, um ein Zeichen an den Kanton zu setzen.

Kommissionsminderheit Sistierungsantrag:

Stephan Iten (SVP): Alles, was wir im Gemeinderat diskutieren, ist vom Kantonsratsbeschluss abhängig. Deshalb beantragt die Minderheit die Sistierung der Weisung, bis ein rechtskräftiger Beschluss des kantonalen Beitrags vorliegt. Wenn der Kantonsrat die benötigten Gelder für das Projekt nicht spricht, ist das Projekt Tram Affoltern vom Tisch. Die Weisung ist dann obsolet und wir brauchen keine Volksabstimmung mehr. Es macht also keinen Sinn, diese Weisung im Gemeinderat abzuschliessen und die städtische Bevölkerung abstimmen zu lassen. Ein positives Abstimmungsergebnis wäre bei einem negativen Entscheid des Kantonsrats hinfällig. Deshalb stellen wir den Sistierungsantrag.

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung Dispositivpunkt A1–A2 und B:

Markus Knauss (Grüne): Ich lehne die Tramlinie nicht generell ab. Ich setzte mich in den letzten Jahren immer für Tramlinien ein, bspw. habe ich die Planung des Tram 8 mit einer Motion angestossen und wir sind gerade daran, uns für eine Tramwendschleife am Busbahnhof einzusetzen. Es braucht also relativ viel, bis ich ein Tram ablehne. Es geht mir darum, dass das Projekt für dieses Tram das falsche ist. Ich werde im Wesentlichen die links-grüne Minderheit vertreten. Stephan Iten (SVP) wird mich sicher ergänzen. Reis Luzhnic (SP) zeichnete ein sehr geschöntes Bild des Projekts. Die Finanzierung des ÖV im Kanton Zürich ist klar geregelt. Die Gemeinden bezahlen einen Teil an die ungedeckten Kosten des ZVV. Das sind für die Stadt Zürich Jahr für Jahr 110 Millionen Franken. Gleichzeitig bezahlen wir kantonale Steuern an die ungedeckten Kosten des ZVV. Die Stadt Zürich bezahlt heute 50 Prozent der ungedeckten Kosten des ZVV. Im



Gegenzug übernimmt der Kanton die Finanzierung der ÖV-Infrastruktur. In der strategischen Planung war das Tram für den Kanton immer das Topprojekt. Im Jahr 2024 überdachte der Regierungsrat jedoch seine Investitionsplanung und sagte, es sei nicht mehr prioritär. Im August 2025 setzten sich der Stadt- und Regierungsrat zusammen und sagten, dass die Stadt Zürich unter diesen Voraussetzungen 60 Millionen Franken an das Tram bezahle. Es kann niemand behaupten, man habe im August 2025, als das unterzeichnet wurde, nicht gewusst, wie der finanzielle Abschluss des Kantons aussehen werde. Vor wenigen Tagen wurden wir überrascht: Der Kanton schrieb 727 Millionen Franken Gewinn im Jahr 2025. Gleichzeitig soll ihm die Stadt Zürich 60 Millionen Franken für eine Aufgabe überweisen, für die wir eigentlich nicht zuständig sind. Der Stadtrat liess sich in sehr dilettantischer Art und Weise über den Tisch ziehen. Wir werden in Zukunft erpressbar sein, wenn wir bei dieser Finanzlage des Kantons 60 Millionen Franken bezahlen. Wenn es dem Kanton weniger gut geht, werden wir in der Stadt Zürich kein ÖV-Projekt mehr finanzieren können, ohne dass die Stadt Zürich nicht mitbezahlt. Die Prognosen zeigen, dass die meisten Leute nicht über den Bucheggplatz, sondern via Oerlikon in die Stadt gehen. Pro Tag fahren 10 500 Personen nach Oerlikon und ungefähr 7500 Personen während 19 Stunden über die Buslinie 32. Die Buslinie hat eine Kapazität von 1550 Personen. In den Spitzenstunden kommt es zu Kapazitätsproblemen, aber das haben wir auf vielen Tram- und Buslinien. Die ÖV-Erschliessung von Zürich-Affoltern wird auch in Zukunft gut bleiben. Der Bus könnte einen dichteren Takt fahren. Ich bin überzeugt, dass die VBZ die Situation verbessern können. Die S-Bahn wird 30 Prozent mehr Kapazität erhalten, die Buslinie 80 nach Oerlikon wird 45 Prozent mehr Kapazität bekommen. Der Tramplanung steht eine städtische «Brutalplanung» gegenüber. Das ist es, was mich beelendet. Ohne Rücksicht auf gewachsene Strukturen sollen eine Tramlinie und ein Strassenausbau in ein bestehendes Quartier gehämmert werden. In Bern macht man es besser. In Ostermundigen wurden die Anliegen des Quartiers, von Fussgängerinnen, Fussgängern und Velofahrenden besser berücksichtigt. Das heutige System mit den teilweisen Busspuren, die in der Vergangenheit spektakuläre Fahrzeitgewinne brachten, soll ersetzt werden, damit das Tram ungestört durchfahren kann. Die Leistungsfähigkeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird nicht eingeschränkt. Das hat Folgen, einerseits bei den Kosten. Ein Kilometer Tram kostet üblicherweise 50 bis 60 Millionen Franken. Bei der Limmattalbahn waren es 56 Millionen Franken, beim Tram Ostermundigen werden es 58 Millionen Franken, beim Tram Seftigenstrasse 50 Millionen Franken sein. In Affoltern kostet ein Kilometer Tram 116 Millionen Franken – also doppelt so viel wie bei den anderen drei Projekten. Der wesentliche Kostentreiber ist, dass man Land für 100 Millionen Franken kaufen muss, damit Tram und Autos durch ein Wohnquartier «blochen» können. Vorgärten, Vorplätze von Gewerbebetrieben und sogar Versammlungsplätze von drei Kirchen werden diesem Verkehrsmonster rücksichtslos geopfert. Land kaufen reicht aber noch nicht. Am Zehntenhausplatz wird ein Linksabbieger von der Wehntalerstrasse aufgehoben. Die Autos müssen nach rechts abbiegen und durch ein Quartierzentrum fahren. Das sichtbarste Zeichen dieser Brutalplanung ist das Fehlen von Bäumen. Die komplette Baumallee wird auf einer Länge von vier Kilometern einfach abgeräumt. Es geht um 564 Bäume im öffentlichen Raum und 118 Bäume in der Vorzone der Privaten. Das führt zur grössten Baumfällaktion in der Stadt Zürich seit Menschengedenken. In einer Stadt, die die Hitze Problematik noch nicht im Griff hat, ist das



ein Sündenfall par excellence. Natürlich gibt es einen durchgehenden Velostreifen. Die Wehntalerstrasse ist auch die topografisch beste Verbindung in die Stadt. Aber die Velostreifen sind nur 1,5 Meter breit. Die SP erhebt an der Mühlebachstrasse Einsprache, weil es zwei, drei Autos zu viel haben könnte. Aber an der Wehntalerstrasse akzeptiert die SP vier Kilometer Velostreifen mit 1,5 Meter Breite. Das ist deutlich weniger, als die Standards vorsehen. Und das bei Tempo 50 und einer Verkehrsbelastung von bis zu 25 000 Autos. Die Stadt Zürich kämpft vor Bundesgericht dafür, dass man an Strassen, an denen viele Leute wohnen, Tempo 30 einrichten kann. Wir haben knapp 300 Gebäude, bei denen es Lärmgrenzwertüberlastungen gibt. Wir wissen aber bis heute nicht, wie viele Leute es betrifft. Ich rechne mit 3000 bis 4000 Leuten. Für mich ist das Projekt Wehntalerstrasse ein in Beton gegossenes Zerrbild einer ÖV-Förderung. Zentral ist die Leistungsfähigkeit des MIV. Das Projekt ist finanziell komplett falsch aufgelegt. Es widerspricht allen Bekenntnissen der Stadt Zürich zu einer qualitätsvollen Stadtentwicklung und unserer Klimapolitik. Ich bin überzeugt, dass wir in ein paar Jahren ein städtebaulich deutlich besseres Projekt haben, das quartier- und umweltverträglich ist. Affoltern hat ein besseres Projekt verdient.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat GR Nr. 2026/78 (vergleiche Beschluss-Nr. 5862/2026): Es ist speziell: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und macht alles, damit es ja nicht umgesetzt wird. Mit diesem Postulat fordern wir, dass die Behandlung der Weisung im Gemeinderat mit der Beratung im Kantonsrat koordiniert wird. Ich hörte, es sei wichtig, dass wir heute entscheiden. Dazu möchte ich sagen: Der Kantonsrat hätte das Projekt beschleunigen können. Im Jahr 2024 – nachdem der Regierungsrat sagte, es sei nicht so prioritär – gab es einen Antrag im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF). Die FDP lehnte diesen Antrag ab. Sie ist also für eine Zeitverzögerung von zwei Jahren verantwortlich. Heute tut sie so, als könnten wir nicht auf den Kanton warten. Natürlich können wir das. Es gibt keinen Grund für eine so schnelle Behandlung. Aber ich nehme zur Kenntnis, dass die Mehrheiten so festgefahren sind, dass sich niemand traut, politisch pragmatisch zu sein und sich zu überlegen, was für uns politisch verträglich ist. Wir werden das Postulat aufrechterhalten. Ich bin von STR Michael Baumer total enttäuscht. Er sagte in der Kommission, die Volksabstimmung sei im September 2026 und bringt es nicht fertig, das im Stadtrat durchzusetzen.

Thomas Hofstetter (FDP) begründet den von ihm namens der FDP-Fraktion am 11. März 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Das Postulat der Grünen und der AL verlangt, dass die städtische Volksabstimmung zum Tram Affoltern erst nach dem Entscheid des Kantonsrats stattfindet. Ich bin überrascht, dass genau diese beiden Parteien, die sonst jedes ÖV-Projekt unterstützen, hier auf die Bremse stehen. Wenn wir heute Abend dieser Weisung zustimmen und die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher ihr im Sommer hoffentlich zustimmen, schaffen wir Planungssicherheit. Dann sind wir bereit, sobald der Kanton grünes Licht gibt. Genau so sollten doch die grossen Infrastrukturprojekte funktionieren. Die Stadt und der Kanton arbeiten parallel an den politischen Entscheidungen, damit wir am Schluss nicht unnötig Zeit verlieren. Ich spreche STR Michael Baumer einen herzlichen Dank aus, dass er das Projekt vorangetrieben hat. Affoltern wächst stark



und der ÖV stösst bereits an seine Grenzen. Deshalb sollten wir heute die Voraussetzungen schaffen, damit das Tram rasch realisiert werden kann.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Was die Finanzierung betrifft, sind die Grünen und die SVP auf einer Linie. Was das Strassenbauprojekt und den MIV betrifft, ist die Meinung der SVP genau das Gegenteil von dem, was Markus Knauss (Grüne) gesagt hat. Mit dem Tram Affoltern kappt man wieder einmal eine ganz wichtige Ein- und Ausfallsachse der Stadt Zürich. Es handelt sich um eine wichtige Versorgungsachse. Dass man mit der Unterbindung des Privatverkehrs auch den Gewerbeverkehr massiv beeinträchtigt, blendet unser ÖV-Turbo STR Michael Baumer total aus. Ein Beispiel: Die Verteilzentren von DHL und DPD sind in Buchs und Dällikon. Die kann man nicht einfach auf die Nordumfahrung schicken. Ihr direkter Weg in die Stadt Zürich ist die Wehntalerstrasse. Die Blaulichtorganisationen haben während der Spitzenzeiten am Morgen und Abend keine Chance durchzukommen – wenn noch ein Tram mit unabhängigem Bahnkörper kommt, erst recht nicht. Es stellt sich auch die Frage, weshalb es ein Tram braucht. Wir haben heute drei Buslinien und die SBB bauen die S-Bahn massiv aus. Wofür braucht es ein Tram, wenn es gar keinen Platz hat? Man muss massiv privates Land enteignen, damit das Tram realisiert werden kann. Und wieso braucht es auf diesem beschränkten Platz dann auch noch einen derart ausgebauten Veloweg? Ein paar Meter nebenan auf der Riederhaldenstrasse wird eine Velovorzugsroute erstellt, auf der man sämtliche Parkplätze wegrationalisiert. Den Vogel schossen die Planer ab, indem sie den Linksabbieger stadtauswärts in die Schauenbergstrasse aufhoben. Wie kommt man nun ins Coop- oder Hotel-Parkhaus, wie kommen die Bewohner vom Holderbachweg und der Bächlerstrasse zu ihren Liegenschaften? Es gibt nur zwei Möglichkeiten: Die erste führt über die Jonas-Furrer-Strasse, Riederhaldenstrasse und Zehntenhausstrasse durch eine Begegnungszone. Die zweite Möglichkeit führt über die Glaubtenstrasse und Lerchenhalde durchs Quartier am Schulhaus Schauenberg vorbei. Ist es wirklich der Sinn eines Tramprojekts, dass die Quartierbevölkerung mit Verkehr belastet wird? Nebst den Privaten, die enteignet werden, kommt man auch nicht mehr zum Gewerbe an der Schauenbergstrasse und das Holderbachquartier nicht mehr zu seinem Wohnort. Es kann doch nicht sein, dass die Stadtzürcher Bevölkerung 60 Millionen Franken finanzieren soll – nur damit STR Michael Baumer ein Exempel statuieren kann. Die Stadt Zürich hat aus dem kantonalen Verkehrsfonds 365 Millionen Franken für das Tram Affoltern zugute.

Xenia Voellmy (GLP): Das Tram Affoltern ist ein grosses, prägendes, aber auch umstrittenes Projekt. Die GLP-Fraktion hat sich genau deshalb für eine aktive Stimmfreigabe entschieden. Auf der einen Seite wächst das Quartier Affoltern stark und wir sehen, dass die Nachfrage nach einem leistungsfähigen ÖV steigt. Deshalb ist es richtig, vorausschauend zu planen. Zudem ist das Projekt nicht isoliert anzuschauen. Es ist Teil einer langfristigen Netzentwicklung – insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Tramtangente Nord. Eine Ablehnung würde das Projekt um Jahre verzögern und die Synergien mit anstehenden Werkleitungsarbeiten gingen verloren. Das wäre weder effizient noch nachhaltig. Gleichzeitig sieht die GLP die zentralen Gegenargumente. Erstens: die



Finanzierung. Es gibt für solche Projekt eine klare Finanzierungsstruktur durch den kantonalen Verkehrsfonds, den kantonalen Strassenfonds und kommunale Strassen. Diese Vorlage fordert jedoch, dass die Stadt den zusätzlichen Betrag mit 60 Millionen Franken an den kantonalen Verkehrsfonds querfinanziert. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, kantonale Finanzierungslücken zu schliessen. Damit wird potenziell ein Präzedenzfall für zukünftige Projekte geschaffen. Zweitens: der Eingriff in den Stadtraum. Für die Umsetzung wird die Wehntalerstrasse deutlich verbreitert. Das führt zur Fällung von mehreren hundert Bäumen und betrifft rund 120 Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Es handelt sich dabei primär um Vorgärten, Grünstreifen und Vorplätze. Auch wenn im Rahmen des Projekts neue Bäume gepflanzt werden, dauert es, bis diese eine ökologische und schattenspendende Wirkung entfalten. Drittens: die verkehrspolitische Wirkung. Das Projekt wird als ÖV-Ausbau präsentiert, erfüllt aber gleichzeitig eine starke Funktion für den MIV. Die Berechnungen für die Knoten zeigen, dass die Leistungsfähigkeit für den MIV gezielt stabilisiert würde. Das kann dazu führen, dass der gewünschte Umstieg auf den ÖV weniger stark ausfällt als erhofft. Insgesamt setzt sich die GLP für einen besseren ÖV in der Stadt Zürich und in Affoltern ein. Aber nicht zu jedem Preis – weder finanziell noch ökologisch und auch nicht bezüglich der verkehrspolitischen Zielsetzung. Da diese verschiedenen Aspekte innerhalb unserer Fraktion unterschiedlich gewichtet werden, geben wir die Abstimmung frei. Die Sistierung sowie das Begleitpostulat begrüssen wir. Es macht keinen Sinn, dass die Stadtbevölkerung darüber abstimmt, solange der Kanton nicht entschieden hat. Dem Stadtrat möchten wir mitgeben, dass unser Strassenraum begrenzt ist. Für uns ist es zentral, dass zukünftige Tramprojekte stadtverträglich und platzsparend umgesetzt werden. Dabei soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sichergestellt bleiben. Bei der Priorisierung im Strassenraum sollen der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV Vorrang haben.

Sandra Gallizzi (EVP): Das Tram Affoltern soll gebaut werden, um das starke Bevölkerungswachstum in Zürich-Nord zu bewältigen und die Mobilität im Quartier langfristig sicherzustellen. Die Kapazitäten der aktuellen Buslinien reichen bei weitem nicht und die zukünftige Nachfrage kann damit sicher nicht gedeckt werden. Man geht davon aus, dass in Zürich-Nord bis im Jahr 2040 rund 40 Prozent des städtischen Wachstums stattfinden. Allein in Affoltern muss man mit einer Zunahme von 15 Prozent rechnen. Das entspricht ungefähr 5000 Personen. Die heutigen Buslinien stossen definitiv an ihre Leistungsgrenzen. Ich bin regelmässig mit dem Bus in Affoltern unterwegs und kann bestätigen, wie voll die Busse sind – nicht nur zu Spitzenstunden. Ein Tram kann deutlich mehr Passagiere befördern: beim Flexity-Tram sind es rund 280 Personen, beim Bus 100–150 Leute. Es ist sehr erfreulich, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Quartier den ÖV nutzen und nicht mit dem Auto unterwegs sind. Wir haben einen sehr attraktiven ÖV und wir möchten, dass das so bleibt. Deshalb möchten wir die Anbindung von Affoltern in die Stadt verbessern, damit die Bevölkerung weiterhin mit dem ÖV unterwegs ist und nicht auf das Auto umsteigt, weil die Busse permanent überfüllt sind. Mit der neuen Tramlinie werden dringend notwendige zusätzliche Kapazitäten und eine direkte und bequeme Verbindung ins Stadtzentrum geschaffen. Zudem wird der Betrieb stabiler und zuverlässiger. Durch die Eigentrassees wird das Tram weniger durch den Autoverkehr behindert, was zu pünktlicheren und schnelleren Verbindungen führt. Das macht den ÖV



attraktiver. Beim Ausbau der Tramlinie werden entlang der Wehntalerstrasse alle Haltestellen hindernisfrei ausgebaut, was dringend nötig ist. Ein grosses Plus sind die durchgängigen Velospuren auf beiden Seiten der Wehntalerstrasse. Der Bau des Trams Affoltern hat ein grosses Preisschild und es handelt sich um einen starken Eingriff ins Quartier. Dennoch erachten wir den Bau als grossen Fortschritt und Vorteil für das Quartier und die Bevölkerung. Die Fraktion Die Mitte/EVP unterstützt die Weisung und ist vom Nutzen des Trams überzeugt. Aus unserer Sicht ist es ein Zeichen an den Kantonsrat, ob das Quartier und der Rest der Stadt das Tram wollen oder nicht. Daher braucht es jetzt eine städtische Abstimmung, nicht irgendwann.

Michael Schmid (AL): Affoltern braucht das Tram. Eine Tramverbindung vom Bucheggplatz nach Affoltern ist sinnvoll. Aber dafür braucht es ein Projekt, das städtebaulichen Mindestanforderungen gerecht wird und regulär finanziert ist. Beides leistet das vorliegende Projekt nicht. Der ÖV im Kanton Zürich geniesst eine breite Anerkennung. Ein wichtiger Grund dafür ist der ZVV. Er sorgt nicht nur für Linien, Fahrpläne und Tarife, sondern organisiert auch die Finanzierung. Für den Ausbau des Angebots gibt es den kantonalen Verkehrsfonds. In diesen Fonds bezahlt der Kanton jedes Jahr 70 Millionen Franken ein. Seit Jahren versucht die rechtsbürgerliche Mehrheit im Kanton, diese Finanzierung zu reduzieren. Im Jahr 2018 versuchte sie, den jährlichen Beitrag auf 20 Millionen Franken zu senken. Die Bevölkerung lehnte das in einer Abstimmung klar ab. Heute wird ein anderer Weg gesucht. Das Geld ist zwar da, es wird aber nicht eingesetzt. Im Verkehrsfonds liegen über 800 Millionen Franken. Trotzdem und obwohl es beim ZVV Priorität hat, weigert sich die bürgerliche Mehrheit im Kanton, das Tram Affoltern daraus zu finanzieren. Das passt zu einer Politik mit Steuersenkungen auf kantonaler Ebene und dem Versuch, Infrastrukturkosten immer stärker auf die Gemeinden abzuwälzen. Damit das Projekt trotzdem vorwärtskommt, bot der Stadtrat an, dass die Stadt ausserordentlich 60 Millionen Franken bezahlt. Das schafft einen problematischen Präzedenzfall. Wenn wir das heute akzeptieren, wird der Druck wachsen, dass Gemeinden künftig auch andere kantonale Infrastruktur mitfinanzieren müssen. Auch beim Projekt selbst gibt es grosse Probleme. Die Planung führt zu einer starken Verbreiterung der Strasse. 682 Bäume werden gefällt. Im Vorprojekt war eine schmalere Strasse geplant. Das wäre mit nur 315 Fällungen möglich gewesen. Es geht also anders. Natürlich werden neue Bäume gepflanzt. Aber bis die jungen Bäume die klimatische Wirkung grosser Bäume erreichen, vergehen Jahrzehnte, in denen die Wehntalerstrasse und das Quartier viel weniger Schutz vor der zunehmenden sommerlichen Hitze haben werden. Auch die heutigen Grünstreifen entlang der Strasse werden weitgehend verschwinden und durch zusätzliche Verkehrsflächen ersetzt. Damit gehen wichtige Funktionen verloren. Nebst der Hitzeminderung geht es um Lärmschutz und die Aufenthaltsqualität im Quartier. Ein Ziel neuer Tramlinien wäre, dass der Verkehr vom Auto auf den ÖV verlagert wird. Der ÖV ist klimafreundlicher und braucht viel weniger Platz. Im vorliegenden Projekt passiert genau das Gegenteil. Die Fläche für den Autoverkehr wird sogar vergrössert. So entsteht kein Anreiz, vom Auto auf den ÖV umzusteigen. Damit entfällt jeder ökologische Nutzen des Projekts. Wenn wir den Baukredit ablehnen, verzögert sich das Tram um ein paar Jahre. Diese Zeit kann überbrückt werden. Dichtere Bustakte können die zusätzliche Nachfrage



auffangen. Zudem bringt der geplante 15-Minuten-Takt für die S-Bahn am Bahnhof Affoltern zusätzliche Kapazitäten. Die suggerierte Dringlichkeit des Trams ist faktisch nicht gegeben. Eine Ablehnung des Projekts bedeutet nicht das Ende des Tram Affoltern. Sie eröffnet vielmehr die Möglichkeit, ein besseres Projekt auszuarbeiten, das näher an der Planung des Vorprojekts ist. Ein Projekt mit weniger Strassenfläche, mehr erhaltenen Bäumen und einer Finanzierung nach dem bewährten System.

Reis Luzhnica (SP): Wir wollten zügig vorwärtsmachen, um dem Kanton ein Zeichen zu senden: dass wir als Gemeinderat das Tram Affoltern wollen und hoffentlich in der Juni-Abstimmung auch die Bevölkerung. Man kann sagen, es sei stossend, dass die Stadt Zürich zusätzliche 60 Millionen Franken bezahlen soll, obwohl es nicht primär unsere Aufgabe wäre. Das gilt vor allem, wenn der Kanton 700 Millionen Franken Gewinn macht und eine Steuersenkung beschliesst. Man muss sich sicher überlegen, wie die Stadt in Zukunft verhandeln wird. Ich möchte betonen, dass das eine Ausnahme sein muss. Es ist aber nicht so, dass es das erste Mal wäre. Es gab bereits Projekte, die die Stadt Zürich mitfinanzierte, obwohl sie es nicht hätte tun müssen. Auch an die Durchmesserlinie bezahlte die Stadt Zürich mehrere Millionen. Am Tram Affoltern ein Exempel zu statuieren, wäre falsch. Es stimmt einfach nicht, dass wir in ein paar Jahren ein neues Projekt hätten. Die Finanzierung von Kanton und Bund entfällt mit einem neuen Projekt. Wir stören uns auch am MIV. Wir sind eine Velopartei, aber wir sind eben auch eine ÖV-Partei. Wir sehen bei diesem Projekt einen Vorteil für beides. Es gibt Velorouten auf beiden Seiten und der ÖV wird ausgebaut. Bis heute dachte ich, die Grünen und die SVP hätten nur die grüne Farbe im Logo gemeinsam. Jetzt bekämpfen sie zusammen dieses Tramprojekt. Das ist unsäglich. Ich kann das nicht verstehen. Grosse Änderungen am Projekt führten dazu, dass es nicht mehr so finanziert werden kann.

Stephan Iten (SVP): Ich bin in meinem letzten Votum bei der Finanzierung stehen geblieben. Bei diesem Projekt soll die Stadtzürcher Bevölkerung 60 Millionen Franken in den Verkehrsfonds zahlen, damit wir den kompletten Betrag erhalten, den wir zugute haben. Der Kanton beschloss einen Investitionsstopp. Deshalb wurde das Tram nicht prioritär angeschaut. Eigentlich hat auch der Stadtrat eine Art Investitionsbremse beschlossen. Es ist komisch, dass wir jeden Mittwoch Investitionsanträge in Millionenhöhe erhalten. Die Stadtzürcher Steuerzahler müssen 60 Millionen Franken bezahlen, weil es STR Michael Baumer nicht schnell genug gehen kann mit dem Tram Affoltern. Er ist nicht gewillt, so lange zu warten, bis der Kanton für das Projekt grünes Licht gibt. Das ist völlig unverständlich. Ich verstehe nicht, wie man als Stadtrat so handelt und verhandelt. Es wurde mehrfach von einem Präzedenzfall gesprochen. Das wird Schule machen. Weshalb soll der Kanton je wieder den vollen Betrag aus dem Verkehrsfonds bezahlen, wenn die Stadt Zürich sowieso alles selber finanzieren will. Es wurde gesagt, man mache es einmal so und das nächste Mal schaue man wieder. Aber der Kanton wird dann sagen, die Stadt solle wieder etwas in die Verkehrsfondskasse bezahlen. Der Stadtrat kommt dann wieder mit einem Rahmenkredit von 450 Millionen Franken zu uns, weil der Kanton nicht jedes Projekt so schnell bewilligen will, wie es STR Michael Baumer gerne hätte. Weshalb soll der Kanton in Zukunft überhaupt noch etwas bezahlen, wenn wir es eh selber finanzieren. Kantonsrat Felix Hoesch kann uns sicher im Kanton unterstützen, was



das betrifft. Man sollte einen solchen Pfuscher unbedingt ablehnen.

Martina Zürcher (FDP): Markus Knauss (Grüne) sagte, man brauche Zeit, um sich über das grosse Projekt zu informieren. Vielleicht hat er keine Kenntnis davon, dass es seit September 2024 ein Infocenter zum Tram Affoltern gibt. Dort kann sich die ganze Bevölkerung seit 1,5 Jahren informieren. Es wurde ein paar Mal gesagt, der Strassenraum werde so breit. Gleichzeitig wünscht man sich 1,8 Meter breite Velostreifen, wenn es parallel dazu auch noch andere Velorouten gibt. Ein separates Tramtrasse ist gut. Darauf können auch Blaulichtorganisationen fahren, Stephan Iten (SVP). Als ich eine Nachtpatrouille begleitete, fuhren wir mit dem Streifenwagen sogar auf dem Rasentrassée. Das schüttelt zwar ein bisschen, aber es geht. Beim Tram Affoltern wäre es ein normales Trassée. Die Enteignungen sind auch für uns ein Wermutstropfen. Bei den betroffenen natürlichen Personen werden im Durchschnitt 9 Prozent des Grundstücks enteignet. Es schwankt zwischen ganz wenig und 26 Prozent des Grundstücks, aber handelt sich hauptsächlich um relativ kleine Streifen. Bei den juristischen Personen sind es im Durchschnitt 8,7 Prozent des Grundstücks. Aber wir haben entweder dieses Projekt oder 10–15 Jahre kein Projekt. Die wachsende Bevölkerung in Zürich-Affoltern braucht den ÖV-Ausbau. Die S-Bahn reicht nicht. Es braucht den ÖV – auch auf der Strasse.

Thomas Hofstetter (FDP): Wenn man am Morgen in Affoltern in den Bus steigt, merkt man schnell: Unser Quartier ist längst bereit für ein Tram. Ich spreche heute nicht nur als Gemeinderat, sondern auch als Bewohner von Affoltern. Ich erlebe im Alltag, wie stark unser Quartier in den letzten Jahren wuchs. Ich komme ursprünglich nicht aus dem Kanton Zürich, aber Affoltern hat sich enorm verändert. Es ist eines der dynamischsten Quartiere der Stadt Zürich. Um die Jahrtausendwende lebten gut 18 000 Einwohner in Affoltern; laut Prognosen werden es in den kommenden Jahrzehnten beinahe doppelt so viele Leute. Gleichzeitig entstehen im Norden Zürichs neue Arbeitsplätze. Trotzdem wird Affoltern bis heute wesentlich mit Bussen erschlossen. Wer regelmässig unterwegs ist, weiss, dass die Busse heute stark ausgelastet sind – und zwar nicht nur am Morgen oder in den Stosszeiten, sondern auch tagsüber. Selbst die Doppelgelenkbusse nützen wenig. Das Tram Affoltern ist keine Vision, sondern eine logische Weiterentwicklung unseres Verkehrsnetzes. Es schafft eine leistungsfähige Direktverbindung vom Quartier in die Innenstadt: zum Hauptbahnhof, zur Bahnhofstrasse und zum See. Gleichzeitig wird die Kapazität um 50 Prozent erhöht. Das Tram Affoltern ist mehr als ein Verkehrsprojekt. Mit dem Bau werden auch Strassenräume neugestaltet, Fuss- und Veloverbindungen verbessert, das Quartierzentrum Affoltern oder der Zehntenhausplatz aufgewertet. Das schafft mehr Raum für Begegnung und erhöht die Lebensqualität. Und ja, Markus Knauss (Grüne), es werden Bäume gefällt, aber mehr Bäume werden aufgeforstet. Natürlich braucht es Zeit, bis diese Bäume gleich gross wie die heutigen sind. Wenn Stephan Iten (SVP) STR Michael Baumer vorwirft, er hätte das Projekt nicht bringen sollen: Er hat den Auftrag mittels Motion erhalten. Das Tram ist keine Luxusidee. Es ist eine Investition in die Zukunft unseres Quartiers, das längstens Teil der urbanen Realität unserer Stadt ist. Affoltern ist schon lange auf dem Weg zum Tramquartier.



Julia Hofstetter (Grüne): Thomas Hofstetter (FDP) sagte, er sei überrascht, dass die Grünen gegen das Tram sind. Mich wundert, dass niemand dachte: «Krass, die Grünen sind gegen ein Tram.» Es ist klar, dass wir uns für den ÖV und nachhaltige Mobilität einsetzen. Wir haben innerlich gerungen, gegen ein Tram zu sein. Und wir sehen die andere Partei mit Grün im Namen, die GLP, die ebenfalls mit diesem Projekt ringt. Was ich bei der SP vermisste, ist das fehlende Ringen; dass man nicht einmal etwas gegen das Projekt sagen darf, ohne dass man eine Verräterin ist. Ich weiss nicht, wie viele von der SP überhaupt einmal hinter den Bucheggplatz gingen, die Wehntalerstrasse kennen und wissen, wie viel sechs Meter sind. Die Wehntalerstrasse wird stellenweise sechs Meter breiter durch das Tramprojekt. Das ist krass. Wir sind nicht gegen das Tram. Aber wir sind gegen dieses Tramprojekt. Es überzeugt nicht. Wir warten auch auf guten ÖV für Affoltern, Reis Luzhica (SP). Aber vielleicht ist genau das das Problem. Man wartet und wartet und wartet. Und dann ist man erpressbar. Die SP machte sich erpressbar. Sie hinterfragt nicht, was sie bekommt. Wir hinterfragen es und finden es nicht richtig. Wenn eine Strasse mal gebaut ist, hält das unendlich lange. Wir sind gegen dieses Projekt, weil es bessere Projekte gibt. Wir möchten dem Kanton kein Zeichen geben, dass wir jedes schlechte Projekt auch noch selber finanzieren. Vor vielen Jahren wurde für die Pfingstweidstrasse Werbung gemacht, dass das eine Allee werde, eine Flaniermeile. Ich finde die Strasse nicht so hübsch, es hat viel Verkehr. Ich glaube, es ist genau das, was ihr uns in Zürich-Nord schenken wollt. Es wird einen Ausbau des Autoverkehrs geben. Das wollen wir nicht. Affoltern hat etwas anderes verdient. Affoltern ist am Wachsen und lebt. Wir wollen keine Verkehrsschneise, die das Quartier trennt. Affoltern bedeutet «wo die Apfelbäume wachsen». Mit diesem Projekt verschwinden die Bäume. Ich fahre jeden Tag mit dem Velo auf der Wehntalerstrasse und sehe die Pfosten für die Verbreiterung.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wenn ich unseren Freunden von den Grünen zuhöre, stellen sich mir mehrere Fragen. Seit wann wollen die Grünen beim ÖV Geld sparen? Gemäss Markus Knauss (Grüne) führt neuerdings die Buslinie 80 von Oerlikon nach Affoltern. Das wusste ich nicht, vorher war es noch anders. Und weshalb werden die Bäume gefällt? Weil es eine Velospur braucht, obwohl es parallel dazu eine Veloschnellroute gibt. Der SVP möchte ich sagen, dass es nicht darum geht, dass man möglichst schnell mit dem Kopf durch die Wand will. Es geht darum, dass man überhaupt etwas bekommt. Wir können es noch bis ins Jahr 2030 verzögern. Aber dann gibt es gar nichts mehr. Das sieht man bei der Rosengartenstrasse. Aus unserer Sicht ist es unbestritten, dass das Quartier eine zuverlässige und baldige Verbesserung braucht. Die Busse sind nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten überlastet, sondern auch sonst sehr gut ausgelastet. Beim Kapazitätsvergleich eines Doppelgelenkbusses und eines Trams sprechen wir von verschiedenen Dimensionen. In Affoltern gibt es viele Investorinnen und Investoren, die darauf warten, dass endlich etwas kommt, damit man das Quartier und das Zentrum ausbauen kann. Wenn das Tram nicht kommt, kommt auch das Quartierzentrum nicht. Das ist bei bald 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern essenziell für unser Quartier. Wir möchten etwas für unser Quartier machen – jetzt und heute, nicht erst im Jahr 2030, 2050 oder gar nicht. Deshalb ist die Fraktion Die Mitte/EVP für das Projekt.

Anjushka Früh (SP): Ich möchte als Quartiervertreterin auf die lange Geschichte der



Forderung nach einem Tram Affoltern eingehen. Mit dem Postulat GR Nr. 2006/316 forderten verschiedene Gemeinderät*innen aus dem Kreis 11 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Wehntalerstrasse. Schon damals waren die Lärmbelastung und der Stau enorm hoch und das Quartier litt darunter. Im Postulat GR Nr. 2010/312 wurde der Stadtrat aufgefordert, in der VBZ-Netzstrategie 2025 eine Tramlinie nach Affoltern einzuschliessen und angemessen zu priorisieren. Im gleichen Jahr fand in Affoltern eine «Tramdemo» statt, die eine Tramverbindung und eine angemessene, zuverlässige ÖV-Verbindung in Affoltern forderte. Ich, STR André Odermatt und weitere Anwesende waren dort dabei. Das Tram Affoltern wird also schon ewig lange gefordert. Schon im regionalen Richtplan der Stadt Zürich aus dem Jahr 2000 war eine Tramlinie auf der Wehntalerstrasse vorgesehen. Die im Jahr 2012 geforderte durchgehende Busspur in beide Fahrtrichtungen zwischen Neuaffoltern und Zehntenhausplatz wurde im Herbst 2019 – erst sieben Jahre später – realisiert. Es reichte allerdings nicht für eine durchgehende Busspur in beide Fahrtrichtungen, sondern nur für abschnittsweise Busspuren auf Teilstrecken – eine halbe Busspur also. Im Jahr 2012 kommunizierte der Stadtrat, dass er eine rasche Realisierung des Tram Affoltern in den Jahren 2019–2022 anstrebe. Heute ist der 18. März 2026 und die Arbeiten sind noch lange nicht in Sicht. Der Baustart wird ungefähr zehn Jahre nach dem kommunizierten Zeitplan erfolgen. Die Verkehrssituation hat sich zwischenzeitlich mit der Teilbusspur zwar verbessert, aber die Busse stehen wieder regelmässig im Stau und sind chronisch überfüllt. 20 Jahre später scheint in Affoltern also hinsichtlich der mangelnden Infrastruktur noch alles gleich zu sein, obwohl sich das Quartier zwischenzeitlich stark verändert hat. Das Quartier Affoltern braucht diese Tramverbindung – nicht morgen, nicht heute, sondern eigentlich gestern und schon vor vielen Jahren. Nur mit einem Tram können die spürbare Entlastung und eine zuverlässige direkte Anbindung an die Innenstadt erreicht werden. Nur das Tram wird verhindern, dass bei Schneefall ein ganzes Quartier vom ÖV abgeschnitten ist, weil die Busse nicht mehr verkehren können. Was in den 20 Jahren ebenfalls gleich geblieben ist: Rasche entlastende Massnahmen werden durch den Stadtrat nicht umgesetzt. Ich habe nicht vergessen, dass der Gemeinderat bis zur Realisierung des Trams effektive Entlastungsmassnahmen forderte, STR Michael Baumer. Es wird noch einige Zeit dauern, bis das Tram effektiv fährt. Dr. Florian Blättler (SP) wird detaillierter auf die Finanzierungssituation mit dem Kanton und dem Verkehrsfonds eingehen. Deshalb nur ein Satz dazu: Es ist die Folge der unsäglichen, nicht nachhaltigen kantonalen Finanzpolitik. Platziert das bei euren Kantonsratskolleg*innen, Stephan Iten (SVP). Es kann nicht sein, dass das Quartier einen Grossteil des Wachstums aufnehmen muss, die dafür benötigte Infrastruktur aber nicht – oder nur sehr verspätet – bereitgestellt wird. Deshalb bin ich umso erfreuter, dass wir heute den Kredit für das Tram Affoltern beschliessen können. Mit dieser Geschichte ist es auch nur richtig, den nächstmöglichen Abstimmungstermin im Juni 2026 festzulegen und nicht noch mehr unnötige Verzögerungen zu verursachen.

Christian Häberli (AL): Danke Julia Hofstetter (Grüne) für dein engagiertes Votum. Die Einwohner*innen und wir alle in Zürich–Nord warten schon seit langem auf das Tram an der Wehntalerstrasse. Die Anwohner erhalten mit diesem Projekt jedoch primär einen Ausbau der Wehntalerstrasse zum Autobahnzubringer. Als Dekoration gab es noch ein



Hochgeschwindigkeitstramtrasse dazu. Im Endeffekt haben wir am Ende mehr Autoverkehr anstatt des Umsteigeeffekts, den wir erzielen wollen. Affoltern hat definitiv etwas Besseres verdient. Ich möchte auf zwei Aspekte eingehen, die bisher nicht im Fokus waren. Erstens ist die Wehntalerstrasse eine Allee. Es sollen 682 Bäume gefällt werden. Wenn man das in einen Wald umrechnet, handelt es sich um sieben Hektaren. Markus Knauss (Grüne) behauptete, man habe in Zürich seit Menschengedenken nie mehr so viel Wald gefällt. Das ist vielleicht etwas übertrieben. Aber im Siedlungsraum haben wir das vielleicht seit 1000 Jahren nicht mehr gemacht. Auch wenn man den Grossteil der Bäume mit einer Neupflanzung kompensiert, brauchen sie ein paar Jahre oder Jahrzehnte, bis sie wieder so gross wie die heutigen sind. Das ist diametral im Widerspruch zu den Hitzeminderungsanstrengungen der Stadt Zürich. Ein zweiter Aspekt ist, dass die Wehntalerstrasse zu einer städtischen Ausfallachse wird. Mit dem Autobahnzubringer und dem Tramtrasse entsteht ein unüberwindbarer Graben im Quartier. Es wurde vorher angesprochen, dass man diesen Fehler bereits bei der Pfingstweidstrasse gemacht habe. Ein anderes Beispiel ist die Thurgauerstrasse in Zürich-Nord. Dort versucht man mit Behelfsmassnahmen aller Art, das Gröbste zu beheben: Es gibt eine zeitlich begrenzte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde für den Autoverkehr auf dem Abschnitt vor dem Schulhaus. Es wurde viel Markierungsfarbe ausgeleert, um den MIV zu sensibilisieren. Und man ist endlich daran, eine Passerelle zu bauen, um die Strasse überqueren zu können. Trotzdem haben wir immer noch vier Auto- und zwei Trampuren. Das Tram fährt auf dem Abschnitt vor dem Schulhaus nur noch Tempo 30, aber der schier unüberwindbare Graben bleibt bestehen. Das ist besonders tragisch für die Kinder, die die Strasse jeden Tag auf ihrem Schulweg überqueren müssen. Irgendwann soll eine der beiden Autospuen teilweise zur Veloschnellroute umgenutzt werden. Weshalb planen wir an der Wehntalerstrasse nicht von Anfang an so, getreu dem SP-Motto, dass man Partei für ungeteilte Quartiere ergreife? Liebe SP, wenn ihr schon das Tram Affoltern wollt, dann bitte mit ein bisschen mehr Engagement. Die AL fordert eine radikal bessere, quatiervetragliche Planung des Tram Affoltern.

Dr. Florian Blättler (SP): Das Tram Affoltern hat eine lange und leidvolle Geschichte hinter sich. Das Tram ist für unseren Stadtteil nicht einfach ein wünschbares Projekt, sondern eine verkehrspolitische Notwendigkeit. Der Kanton hat diesem Stadtteil über Jahre eine angemessene Erschliessung mit einem leistungsfähigen ÖV vorenthalten. Affoltern verfügt über eine Bevölkerung, die für sich allein die fünft- oder sechstgrösste Stadt im Kanton wäre. Trotzdem verfügt sie über keinen brauchbaren Anschluss ans ÖV-System. Das ist kein Zufall. Es ist das Resultat politischer Entscheidungen. In der kantonalen Regierung wurde das Projekt mehrfach zurückgestellt, zuletzt im Jahr 2024 unter der politischen Verantwortung der Regierungsräte (RR) Ernst Stocker und Carmen Walker Späh. Im Kantonsrat wurde diese Linie von der SVP und FDP ausnahmslos mitgetragen. Auch von ihren Vertreter*innen aus der Stadt Zürich. Das Resultat dieser Politik haben wir heute. Die dringend benötigte Tramanbindung für das zweitgrösste Stadtquartier ist auf unbestimmte Zeit vertagt. Es ist selbst der FDP klar, dass diese Blockade politisch nicht mehr aufrechtzuhalten ist. Der Druck aus der Stadtbevölkerung steigt und ist berechtigt. In dieser Situation wird uns dieser Deal präsentiert. Er soll das Projekt zwar voranbringen, entlastet den Kanton aber zu einem Grossteil von seiner finanziellen



Verantwortung – zuungunsten der städtischen Steuerzahler*innen. Der Deal wurde zwischen dem FDP-Stadtrat Michael Baumer und der FDP-Regierungsrätin Carmen Walker Späh ausgehandelt. Vertreter*innen jener FDP, die das Projekt im Kanton blockiert. Der Gemeinderat hat sich klar positioniert. Mit einer Motion verlangten wir, dass sich der Stadtrat für die Umsetzung des Trams einsetzt und – falls nötig – eine Vorfinanzierung prüft. Eine Vorfinanzierung, die der Kanton hätte zurückzahlen sollen. Was uns heute vorgelegt wird, ist zumindest in diesem Punkt das Gegenteil des Auftrags. Anstatt einer rückzahlbaren Vorfinanzierung sprechen wir einen definitiven Beitrag der Stadt Zürich an eine kantonale Aufgabe in der Höhe von 60 Millionen Franken. Das ist kein Detail. Es ist ein bewusster Bruch mit dem parlamentarischen Auftrag und ein fundamentaler Systemwechsel in der ÖV-Finanzierung. Mit diesem Entscheid übernimmt die Stadt Zürich dauerhaft Kosten, für die der Kanton gesetzlich zuständig wäre. Aber wir machen das nicht freiwillig, sondern unter massivem Druck. Faktisch hat die Stadt durch diesen Deal keine Alternative. Ohne Beitrag kommt das Tram nicht. Mit dem Beitrag bezahlt die Stadt für die Aufgaben des Kantons. Das ist keine partnerschaftliche Lösung. Es ist eine politische Zwangslage, in die uns die Vertreter*innen der FDP bewusst hineingeführt haben. Der Gemeinderat steht damit vor einer unhaltbaren Wahl. Entweder lassen wir ein Infrastrukturprojekt scheitern und die Bevölkerung von Affoltern im Regen stehen, oder wir akzeptieren einen finanzpolitisch gefährlichen Präzedenzfall. Ich werde dieser Weisung zustimmen. Nicht, weil ich diesen Deal für richtig halte, sondern weil Affoltern dieses Tram braucht. Nicht irgendwann, sondern jetzt. Ich stimme zu, im Wissen darum, dass die Stadt Zürich insgesamt knapp 100 Millionen Franken zusätzlich aufwenden muss, die eigentlich in der Verantwortung des Kantons liegen würden. Es ist kein guter Entscheid. Aber es ist das Resultat einer jahrelangen politischen Blockade auf kantonaler Ebene durch die rechten Parteien. Wenn sich dieselben Parteien heute Abend darüber aufregen, dass die Stadt etwas bezahlen muss, ist das heuchlerisch. Diese rechten Parteien hätten im Kanton die Mehrheit, um das zu verhindern. Der Entscheid ist kein Präzedenzfall für die zukünftigen ÖV-Projekte in dieser Stadt. Ich erwarte vom Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe (DIB) auch, dass er diese Haltung und die Interessen der Stadtzürcher*innen in Zukunft endlich ausnahmslos vertritt.

Markus Knauss (Grüne): Wir sprechen heute zwar über ein Verkehrsprojekt, aber faktisch geht es um die grundsätzliche Neuaufteilung eines städtischen Raums. Wir stecken die «Claims» an der Wehntalerstrasse neu ab. Das hat eine Wirkung über viel mehr Jahre, als wir uns heute vorstellen können. Was wir heute beschliessen, wird die nächsten 100 oder 200 Jahre Bestand haben. Es geht nicht nur um 6 Meter, sondern um 6,6 Meter. Der Kanton sagte, man müsse einen unabhängigen Bahnkörper machen – also noch einmal 60 Zentimeter mehr, damit man das Tramtrasse baulich abtrennen kann. Es könnte ja jemand kommen, der Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse verlangt und dann darf das Tram mit dem unabhängigen Bahnkörper 50 Kilometer pro Stunde fahren. Was mich an der heutigen Debatte am meisten enttäuscht, ist, dass es keine konkrete Auseinandersetzung mit dem Projekt gibt. Wir haben das nur von Julia Hofstetter (Grüne) und Christian Häberli (AL) gehört, aber bei der SP findet keine konkrete Auseinandersetzung statt. In meinen 28 Jahren als Gemeinderat habe ich Projekte auf ihre Sache angeschaut. Es ist doch entscheidend, wie ein Veloweg gestaltet ist. Es muss mir



niemand von der SP sagen, dass ein 1,5 Meter breiter Velostreifen auf einer Strasse, auf der 25 000 Autos mit Tempo 50 verkehren, die Wunschvorstellung ist. Martina Zürcher (FDP) sagte, der Landerwerb sei ein Wermutstropfen. Das ist ein rauschender Wasserfall, kein Wermutstropfen. Wenn jemand bspw. einen Neubau mit dem Zürcher Untergeschoss hinstellte, liegt die Wohnung ungefähr einen Meter unter gewachsenem Terrain. Bisher hatte man einen Grünstreifen und etwa fünf Meter Abstand zur Strasse. Jetzt rutscht diese Strasse plötzlich zum Haus. Das heisst, die Leute sehen vom Trottoir runter ins Wohnzimmer, Schlafzimmer und Badezimmer. Das ist doch wohnhygienisch eine katastrophale Situation. Die peinlichste Intervention kam von Benedikt Gerth (Die Mitte). Er sagte, die Grünen wollten beim ÖV sparen. Wir wollen nicht beim ÖV sparen. Wir möchten die Wehntalerstrasse als lebbarer Strassenraum behalten. Im Jahr 2017 reichte Benedikt Gerth (Die Mitte) eine Petition ein, die Tempo 30 an der Binzmühlestrasse forderte. Der Verkehrsclub Schweiz (VCS) setzte es nach vielen Jahren durch. Ich habe nicht gehört, weshalb die Leute an der Wehntalerstrasse keine Lärmreduktion mit Tempo 30 erhalten. Von Anjushka Früh (SP) hörte ich das Wort «Verkehrsberuhigung». Wir sprechen über eine Hochgeschwindigkeitstramlinie, Autos und optimierte Kreuzungen. Das heisst, es fahren noch viel mehr Leute durch den Strassenraum. Ist das das Ziel der Entwicklung? Affoltern hat ein besseres Projekt verdient. In einer Langfristperspektive von 100 oder mehr Jahren sind diese fünf Jahre, die wir vielleicht verlieren, irrelevant. Die VBZ haben uns mit den teilweisen Busspuren gezeigt, dass sie die ÖV-Kapazität in Affoltern erhöhen können. So haben wir Zeit für ein besseres Projekt.

Stephan Iten (SVP): Wenn wir im Kantonsrat die Mehrheit haben, Anjushka Früh (SP), braucht es diese Volksabstimmung gar nicht – und es braucht sie erst recht nicht im Juni 2026. Wer sagt, das mit der Finanzierung sei ein Einzelfall und werde nicht mehr vorkommen, den möchte ich daran erinnern, dass der nächste Fall bereits auf dem Tisch liegt. Wir sprechen von einem Rahmenkredit von 450 Millionen Franken. Den fordert der Stadtrat, damit er Projekte schneller umsetzen kann, wenn der Kanton nicht gewillt ist zu zahlen. All jenen, die sagen, der Strassenraum werde für den MIV ausgebaut, möchte ich entgegenen: Wir reduzieren von heute zwei bzw. vier Spuren auf zwei bzw. eine Spur. Der Stadtrat hat ausserdem ganz klar den Auftrag des Kantons, dass er die Kapazität erhalten muss. Sie wird nicht ausgebaut. Mit einer Spur weniger kann es gar nicht mehr Verkehr geben. Ausserdem handelt es sich um eine Autobahnzufahrt. Markus Knauss (Grüne) darf gern einmal bei mir mitfahren, Tempo 50 ist nicht «blochen».

Reis Luzhnica (SP): Mir wurde gesagt, ich sei zu emotional gewesen. Ich habe das Gefühl, die Debatte sei noch viel emotionaler geworden. Michael Schmid (AL) sagte, es sei zu viel gewesen. Christian Häberli (AL) sagte, es sei zu wenig gewesen. Ich bin ein emotionaler Mensch, aber wenn ich spreche, ist das das Maximum an Emotionen, das ich äussern kann. Ich bin sehr begeistert vom Projekt und stehe voll und ganz dahinter. Zu den Kapazitäten des MIV: Stephan Iten (SVP) hat es gesagt: Diese sind gegeben. Wir haben leider den «Antistau-Artikel», der weniger Kapazitäten verunmöglicht. Uns sind diesbezüglich die Hände gebunden. Es stimmt auch nicht, dass es nur fünf Jahre länger gehen würde. Wenn wir dieses Projekt nicht realisieren, gibt es eine neue Finanzierung des Bundes. Das dauert nicht zwei, drei oder fünf Jahre. Das dauert viel, viel länger. Das



wissen alle, die jetzt sagen, dass es einfach ein bisschen später werde. Ich verstehe den Wunsch nach einem idealen Projekt. Mit den bestehenden Gesetzen ist das vorliegende das ideale Projekt, das sich umsetzen lässt. Mehr geht nicht und länger warten wollen wir nicht. Wenn wir es jetzt nicht machen, hinken wir dem Bevölkerungswachstum hinterher. Es hat immer mehr Leute, die dort den ÖV brauchen. Wir haben keine Verräter bei uns, Julia Hofstetter (Grüne); einfach, weil wir unsere Leute nicht so bezeichnen. Du kannst jede Person unserer Fraktion fragen. Wir haben das Projekt vorgestellt und besprochen. Es wurden Fragen gestellt. Du wirst niemanden in der Fraktion finden, der gezwungen wird. Die Fraktion steht dahinter. An die Grüne-Fraktion und speziell Brigitte Fürer (Grüne) möchte ich sagen: Ich weiss, niemand von den Linken wird gerne mit der SVP verglichen. Es war nicht so böse gemeint, wie es vielleicht klang.

Sven Sobernheim (GLP): Mein liebstes Votum kam von Dr. Florian Blättler (SP), der uns fünf Minuten lang erklärte, was er alles schlecht an diesem Projekt findet. Dann sagte er, dass er diesen Deal annehmen müsse, obwohl er ihn schlecht finde. Ich lernte in der Berufsschule, dass man über ein Projekt abstimmt und damit sagt, ob man es gut findet oder nicht. Zu einem schlechten Deal Ja zu sagen, heisst, dass man den Deal halt trotzdem schluckt. Auch wenn man ihn sich in einem Fünf-Minuten-Votum schönredet. Wir haben oft gehört, das Tram müsse sofort kommen. Ich sah den Änderungsantrag noch nicht, dass wir die 464 Millionen Franken selber bezahlen sollen. An der Quartierinformation am 3. April 2024 kostete das Tram übrigens noch 450 Millionen Franken. Ich gebe zu, plus minus zehn Prozent. Aber den 495 Millionen Franken, die vor zwei Jahren als Maximum angegeben wurden, sind wir mit den 464 Millionen Franken schon wieder nähergekommen. Mal schauen, wie teuer es wird, wenn dem Kantonsrat die Autoausbauten noch nicht genügen und er mehr Strassen will. Es findet ein Kapazitätsausbau statt, Reis Luzhnica (SP). Wir haben gemäss Berechnungen ohne dieses Projekt überlastete Kreuzungen und nach dem Projekt haben wir keine überlasteten Kreuzungen mehr, weil wir den Verkehr beim Zehntenhausplatz durch das Quartier lenken. Dort, wo man jetzt gemäss Informationen auch noch einen Zentrumsplatz bauen will. Wir werten also gleichzeitig auf und ab. Stringenz sieht anders aus. Das grösste Highlight finde ich immer noch, wie alle im Gemeinderat das Projekt schlecht finden, aber es trotzdem nehmen, weil man kein besseres bekomme. Ich freue mich auf den Abstimmungskampf, wenn alle «Ja, aber» auf das Plakat schreiben. Ich finde «Nein, aber» glaubwürdiger.

Michael Schmid (AL): Das offiziell angekündigte SP-Votum war recht knapp. Es wurde gesagt, es habe schon einmal einen Fall gegeben, bei dem die Stadt die Finanzierung übernommen habe. Bei der Durchmesserlinie war die Ausgangslage aber eine ganz andere. Die Finanzierung war völlig geklärt und aus bautechnischen Gründen musste man früher anfangen. Damit das möglich war, hat die Stadt vorfinanziert – im Wissen darum, dass das Geld zurückkommt. Es war sogar der Kanton, der vorfinanzierte. Die Stadt hat also null Franken mehr dafür ausgegeben. Es wurde weiter gesagt, dass die Finanzierung von Bund und Kanton entfalle, wenn das Projekt abgelehnt werde. Das stimmt natürlich, aber nicht für alle Zeiten. Es gibt immer neue Finanzierungsrunden. Und es steht ausser Frage, dass das Projekt auf Bundes- und Kantonsebene immer noch hohe Priorität genießt. Die FDP sprach von einer Aufforstung. Es hat momentan 901 Bäume und



nachher hat es 908 Bäume. Es hat also sieben Bäume mehr. Wenn man die Kronenfläche anschaut, sieht die Rechnung anders aus. Aber das versteht die FDP offenbar unter einer Aufforstung. Es wurde gesagt, die Buslinie sei ausgelastet. Es ist gut 15 Jahre her, dass ich in Affoltern wohnte. Ich bin nicht mehr jeden Morgen in diesem Bus. Aber ich verlasse mich gern auf Daten. Die Daten aus dem Jahr 2023 wurden der SK SID/V in der Sitzung vom 14. März 2024 unter Traktandum 11 präsentiert. Darin wird die Auslastung der Buslinien zu Spitzenzeiten mit zwei Dritteln ausgewiesen. Man kann sagen, es sei falsch gemessen worden. Aber ich habe nichts in diese Richtung gehört. Das sind die Fakten, die ich zur Verfügung habe. Selbst wenn die Auslastung höher sein sollte: Es gibt immer noch Möglichkeiten, den Takt zu erhöhen und so mehr Kapazitäten zu schaffen. Die SP scheint von einer Angst getrieben, dass nie mehr ein Tram kommt, wenn man heute Nein zu diesem offensichtlich misslungenen Projekt sagt – und lässt alles mit sich machen. Ich möchte daran erinnern, dass ein Vorprojekt, das unseren Vorstellungen recht gut entspricht, in der Schublade liegt. Darauf kann man aufbauen und noch einmal ein Projekt entwickeln. Wenn das Projekt weiterhin hohe Priorität hat, wird auch das in- nert zehn Jahren gebaut werden können. Also fünf Jahre später als vorgesehen, wenn wir dieses Projekt durchdrücken. Mein Highlight heute war das Votum von Martina Zürcher (FDP). Sie sagte hauptsächlich, die Grundeigentümer um durchschnittlich neun Prozent zu enteignen, sei kein Problem. Darauf können wir aufbauen.

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

STR Michael Baumer: *Es freut mich, dass diesem Projekt eine so reichhaltige Debatte zuteilwurde. Am Anfang wurde gesagt, wie viele Franken ein Kilometer Tram kostet. Es waren auch 21 Minuten Ratsdebatte pro Kilometer. Das Tram Affoltern ist zwingend. Zürich braucht das. Affoltern ist eines der am stärksten wachsenden Gebiete der Stadt Zürich. Wenn man bis ins Jahr 2040 schaut, wird die Bevölkerung im Vergleich zur Jahrtausendwende um rund 70 Prozent auf ungefähr 31 000 Personen gewachsen sein. Das ist im schweizerischen Gemeindevergleich eine grössere Stadt. Mit den Bussen können wir den notwendigen Kapazitätsausbau nicht auffangen. Ein Tram kann doppelt so viele Leute aufnehmen. Natürlich kann man den Takt verdichten. Aber schon heute hat es zum Teil einen Fünf-Minuten-Takt. Diesen kann man irgendwann nicht mehr verdichten, weil dann die Busse hintereinander herfahren. Das Tram Affoltern ermöglicht neben dem Ausbau des ÖV auch eine städtebauliche Aufwertung der Wehntalerstrasse und der Quartierzentren. Haben Sie das Projekt angeschaut, bevor Sie sich in den ideologischen Schützengraben verzogen haben? Es gibt neue Plätze. Der Zehntenhausplatz wird in diesem Zusammenhang auch angeschaut. Es gibt verbreiterte Trottoirbereiche, bessere Aufenthaltsqualität und Querungen. Es gibt auch 50 Prozent mehr Bäume. Ich weiss nicht, wo Sie Ihre Zahlen herhaben. Aber auf dem öffentlichen Grund werden 564 Bäume gefällt und 851 werden neu gepflanzt. Es gibt also nachher 287 Bäume mehr. Ausserdem könnte man über den Gesundheitszustand der heutigen Bäume noch sprechen. Das Projekt ging aus einer 15-jährigen Planung hervor. Es ist ein wichtiger Teil der ZVV-Strategie, der nachher mit der Nordtangente weitergeführt werden soll. Aber natürlich be-*



finden wir uns nicht im luftleeren Raum. Wir haben örtliche und rechtliche Rahmenbedingungen, die wir einhalten müssen. Es wurde bereits gesagt, dass die Kapazität für den MIV aus Sicht des Kantons nicht massgeblich reduziert werden darf. Aus Sicht der Stadt gibt es die Rahmenbedingung, dass der MIV nicht ausgebaut werden darf. Wenn die SVP und die Grünen je das Gegenteil in dieser Frage behaupten, haben wir das mit diesem Projekt wohl ziemlich gut getroffen. Ich finde das Projekt gut. Wir müssen den öffentlichen Raum anschauen. Es braucht Platz für den ÖV, damit dieser ein eigenes Trasse hat und nicht im Stau steht. Es braucht Platz für den MIV, die zu Fuss Gehenden und die Velofahrenden. Letztere erhalten links und rechts der Wehntalerstrasse auch noch zwei Veloschnellrouten. Es gibt also auch für sie einen Ausbau. Markus Knauss (Grüne) sagte, es seien nur 1,5 Meter vorgesehen. Ja, die angesprochenen 1,8 Meter wurden damals, als man das Projekt startete, noch nicht verlangt. Der Standard waren dann noch 1,5 Meter. Das Projekt bringt einen Mehrwert für Affoltern und entlang dieser Achse eine Aufwertung. Es ist nicht überall gleich auf den 4,4 Kilometern. Es gibt Stellen, an denen es tatsächlich schwieriger ist. Aber es gibt viele Stellen mit einer Aufwertung, wo die Flaniermeile tatsächlich stattfindet. Zur Finanzierung möchte ich einen Punkt anfügen. Es wurde vom Präzedenzfall gesprochen. Dieser wurde längst geschaffen. Beim Tram Zürich-West bezahlte die Stadt selbst an diese Achse, damit sie überhaupt finanziert wird. Das Gesetz zu lesen, kann helfen. Dort heisst es: Der Kanton «kann aus dem Verkehrsfonds Beiträge bewilligen». Er ist nicht dazu verpflichtet. Er ist auch nicht verpflichtet, 100 Prozent der Kosten zu übernehmen. Selbstverständlich ist es sinnvoll, wenn er das tut. Aber er hat seine eigene Priorisierung bei den Investitionen. Der Stadtrat hat vom Gemeinderat den Auftrag erhalten, eine Vorfinanzierung anzubieten und damit die Blockade, die aus der Investitionspriorisierung entstanden war, aufzuheben. Wir haben jetzt den freiwilligen Beitrag von 60 Millionen Franken an den kantonalen Verkehrsfonds. Immerhin steht dieses Geld zweckgebunden für Verkehrsprojekte zur Verfügung. Wenn man sich überlegt, was viel Geld kostet, so sind es Tramprojekte. Was will der Kanton mit dem Geld im Verkehrsfonds ausser Tramprojekten bezahlen? Diese sind entweder in der Stadt oder in der angrenzenden Region. Wenn es dort einen Ausbau des ÖV gibt, dient das auch unseren Verkehrszielen. Wir konnten mit dieser Finanzierung immerhin erreichen, dass der Regierungsrat das wieder in den Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) aufgenommen und dem Kantonsrat das Projekt vorgelegt hat. Was wäre die Alternative? Mehr Auto und weiterhin überlastete Busse. Mit dem Tram erhält Affoltern einen attraktiveren und leistungsfähigeren ÖV sowie eine schnelle und eng getaktete Verbindung in die Innenstadt. Davon profitieren alle. Das ist ein Generationenprojekt. Natürlich kann man immer etwas besser machen. Aber man kann auch in Schönheit sterben, weil man nicht alle 125 Punkte, die den Grünen wichtig wären, erfüllt hat. Das ist das Optimum unter den Voraussetzungen, die wir hatten. Wenn man das Projekt ablehnt und zur Überarbeitung zurückschickt, stellt sich erstens die Frage, ob man nicht die Netzentwicklungsstrategie überprüfen muss. Ob die Priorisierung noch dieselbe ist, ist die nächste Frage. Selbst wenn man sagt, es sei noch prioritär, muss man mit der Projektierung wieder neu anfangen. Das heisst, dass wir es im Agglomerationsprogramm wieder anmelden müssen. Wir könnten es frühestens für das sechste Programm als B-Projekt anmelden. Das bedeutet, für das siebte Agglomerationsprojekt vielleicht als A-Projekt. Damit sprechen wir von über zwölf Jahren für die Finanzierung. Über



19 / 22

die Projektierung haben wir dann noch gar nicht gesprochen. Die Quartierbevölkerung wartet seit Langem auf dieses Tram und es ist ein gutes Projekt. Bauen wir eine Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität.

Sistierungsantrag

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Sistierungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Sistierung der Weisung mit folgender Begründung:

Die Weisung GR Nr. 2025/443 wird so lange sistiert, bis ein rechtskräftiger Beschluss des kantonalen Beitrags vorliegt.

Da für dieses Projekt der Beschluss des Kantonsrats entscheidend ist, soll vor der weiteren Behandlung der Weisung GR Nr. 2025/443 dessen Entscheid abgewartet werden.

Lehnt der Kantonsrat den Kredit und damit das Projekt ab, gelangt die Vorlage gar nicht erst zur Volksabstimmung und die vorliegende Weisung würde obsolet. Es macht keinen Sinn, die städtische Bevölkerung über ein Projekt abstimmen zu lassen, das bei einem negativen Entscheid des Kantonsrats ohnehin hinfällig würde.

Mehrheit:	Referat: Reis Luzhnica (SP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Severin Meier (SP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Abwesend:	Attila Kipfer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 65 gegen 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivpunkte A1–A2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivpunkten A1–A2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivpunkte A1–A2.

Mehrheit:	Referat: Reis Luzhnica (SP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Severin Meier (SP)
Minderheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Michael Schmid (AL)
Enthaltung:	Xenia Voellmy (GLP)
Abwesend:	Attila Kipfer (SVP)



20 / 22

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 69 gegen 48 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.
Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts B.

Mehrheit:	Referat: Reis Luzhnica (SP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Severin Meier (SP)
Minderheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Abwesend:	Attila Kipfer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 69 gegen 40 Stimmen (bei 9 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt C

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt C.

Zustimmung:	Referat: Reis Luzhnica (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Abwesend:	Attila Kipfer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 118 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Unter Vorbehalt der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe werden für mit dem Projekt Tram Affoltern zusammenhängende Erneuerungs-, Anpassungs- und Aufwertungsmassnahmen neue einmalige Ausgaben von Fr. 464 584 000.– abzüglich des Staatsbeitrags von Fr. 365 515 000.– wie folgt als Nettokredit von Fr. 159 069 000.– bewilligt:



21 / 22

- a. für städtische Zusatzmassnahmen: Fr. 99 069 000.–, davon Fr. 332 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo (Preisstand 30. September 2023, Bahnbau-Teuerungsindex, BTI I/2023);
 - b. für den Beitrag in den kantonalen Verkehrsfonds zugunsten des Tram Affolterns: Fr. 60 000 000.–.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, die im Rahmen des Projekts Tram Affoltern notwendige tauschweise Abtretung von Flächen mit einem Verkehrswert von mehr als Fr. 2 000 000.– zu vollziehen.
- B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:
- Unter Vorbehalt der Zustimmung zur Ziffer A. 1. wird die Veräusserung von 456 m² Land (Teil von Kat.–Nr. AF5263 gemäss Mutationsvorschlag Nr. 36095 vom 25. Januar 2024) an die Stiftung für Alterswohnungen der Stadt Zürich zum Richtlinienlandwert von Fr. 552 000.– zusammen mit den Regelungen bezüglich des Projekts «Verschiebung Restaurant Frieden» bewilligt.
- C. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz und unter Ausschluss des Referendums:
- Die Motion, GR Nr. 2025/50 von Benedikt Gerth (Die Mitte), Thomas Hofstetter (FDP) und Anjushka Früh (SP) betreffend Tramprojekt Affoltern, Sicherstellung der Umsetzung gemäss Zeitplan, wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 25. März 2026 gemäss Art. 35 sowie Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist 25. Mai 2026)

5979. 2026/78

Postulat der Grüne- und AL-Fraktion vom 25.02.2026:

Volksabstimmung zum Tram Affoltern, Koordinierung mit der politischen Beratung des Geschäfts im Kantonsrat

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/443, Beschluss-Nr. 5978/2026

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5862/2026).

Thomas Hofstetter (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 11. März 2026 gestellten Ablehnungsantrag.

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



22 / 22

Das Postulat wird mit 53 gegen 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat