



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 137. Ratssitzung vom 2. April 2025

4481. 2025/50

Dringliche Motion von Benedikt Gerth (Die Mitte), Thomas Hofstetter (FDP) und Anjushka Früh (SP) vom 05.02.2025: Tramprojekt Affoltern, Sicherstellung der Umsetzung gemäss Zeitplan

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, die Dringliche Motion entgegenzunehmen.

***Benedikt Gerth (Die Mitte)** begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 4282/2025): Wir möchten eine sichere und zuverlässige Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) insbesondere ins Quartier Affoltern ermöglichen. Leider hat der Kanton Zürich aus finanziellen Gründen sämtliche Bauprojekte überprüft und neu priorisiert. Das Tram Affoltern wurde dabei zeitlich nach hinten versetzt. Gemäss Regierungsrat habe dies keine unmittelbaren Folgen für die Qualität und Aufrechterhaltung des ÖV in Affoltern. Das sehen wir anders. Wir sind der Meinung, dass das Quartier Affoltern das Tram braucht. Nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) ist der ÖV voll, sondern teilweise auch tagsüber – insbesondere auf der Buslinie 32. Zusätzlich ist die ganze Quartierentwicklung von diesem Tramprojekt abhängig. Es gibt Entwicklungsschwerpunkte, die in Richtung der 15-Minuten-Stadt gehen. Der Stadtrat unterstützt diese. In Neu-Affoltern, im Glaubten-Quartier, am Zehntenhausplatz und bei der Zentrumsüberbauung in Affoltern warten diverse Projekte auf die Tramlinie. Auch private Investorinnen und Investoren warten. Lässt das Tramprojekt auf sich warten, überlegen sich diese, ob sie die Projekte realisieren wollen. Auch die Wehntalerstrasse befindet sich in einem schlechten Zustand und muss an verschiedenen Stellen übergangssaniert werden. Es ergibt keinen Sinn, diese Arbeiten jetzt zu realisieren und in ein paar Jahren wieder aufzureissen: Das ist Vergeudung von volkswirtschaftlichen Ressourcen. Affoltern ist mit bald 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern eines der am schnellsten wachsenden Quartiere der Stadt Zürich. Es werden zum Glück nach wie vor weitere Wohnungen gebaut. Dies hat einen positiven Effekt auf die Mieten, was eine zusätzliche Nachfrage im ÖV generiert. Der Stadtrat soll dem Gemeinderat eine Vorlage unterbreiten, wie man die Umsetzung des Tramprojekts vorziehen kann. Die Verzögerung vonseiten des Kantons möchten wir versuchen zu revidieren. Idealerweise könnte es in der Zeitschiene der damaligen Planung umgesetzt werden. Bei Ablehnung der Motion würde das Projekt nicht nur später umgesetzt, sondern möglicherweise auch teurer. Dabei handelt es sich um mehrere Millionen Franken pro Jahr Verschiebung. Es war ein Trugschluss des Kantons, das Projekt nach*



hinten zu schieben, weil zu wenige finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Das Tramprojekt ist für das Quartier essenziell und bietet viel mehr Kapazität als der Doppelgelenkbus, der aktuell im Einsatz ist. Es verfügt über ein eigenes Trasse, was den ÖV störungsärmer macht. Wichtig ist für uns, dass der Baubeginn vor dem Jahr 2028 sichergestellt werden kann. Ansonsten haben wir ein Problem mit der Finanzierung vonseiten des Bundes: Er überweist seinen Anteil von rund 100 Millionen Franken nur, wenn spätestens im März 2029 mit den Arbeiten begonnen wird. Bis jetzt wird von rund 170 Millionen Franken ausgegangen, die durch die Teuerung während der Projektverzögerung dazukommen. Für uns im Quartier in Affoltern ist es wichtig, dass das Tramprojekt jetzt und nicht erst im Jahr 2050 realisiert wird. Sonst besteht das grosse Risiko, dass in zwei oder drei Jahren die genau gleiche Argumentation vorgebracht wird. Negative Beispiele liegen vor, so das Rosengartentram. Dieses wurde abgelehnt und es geschieht wahrscheinlich in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht viel. Der Stadtrat hat zwar vor einem oder zwei Monaten Übergangsmassnahmen präsentiert, die gar nicht mal so schlecht sind. Diese können jedoch nie und nimmer die Entwicklungsschübe, die man mit dem Tram hätte, realisieren. Gewisse Leute, die gegen das Tram opponieren, gehen lieber mit dem Kopf durch die Wand, als vernünftige Lösungen zu finden. Dass dies auf dem Rücken der Bevölkerung von Affoltern geschieht, finde ich schade. Die Grünen haben letzte Woche in der Diskussion um das 365-Franken-Jahresabonnement in der Stadt Zürich mehrfach argumentiert, dass der ÖV in der HVZ übervoll sei und der ÖV müsse «geboostet» werden. Ich kann deshalb nicht verstehen, warum sie sich heute dagegen wehren. Für uns ist das Tram Affoltern ein schweizerischer Kompromiss: Alle müssen etwas zugestehen, keiner ist zu 100 Prozent zufrieden. Es gibt immer Projekte, an denen man etwas auszusetzen hat. Darum wollen wir ein Ja für das Tram Affoltern, ein Ja für das Quartier Affoltern.

Julia Hofstetter (Grüne) begründet den namens der Grüne-Fraktion am 5. März 2025 gestellten Ablehnungsantrag: *Die Wehntalerstrasse ist eine richtig breite Strasse, die um weitere sechs Meter verbreitert werden soll. Es ist nicht ersichtlich, wieso ein Tramprojekt nicht im bestehenden Strassenraum realisiert werden kann. Wir sind für die Förderung des ÖV. Wir warten auch schon lange auf das Tramprojekt, wollen uns aber nicht erpressen lassen. Mit dem vorgestellten Tramprojekt wird gleichzeitig der Autoverkehr ausgebaut. Das können wir nicht akzeptieren – ebenso wenig, dass die 600 Bäume gefällt werden und nicht an den Veloverkehr gedacht wird. Die Stadt soll gemäss der Motion für etwas bezahlen, das richtig schlecht ist. Selbst Benedikt Gerth (Die Mitte) hat gesagt, niemand sei mit diesem Projekt richtig zufrieden. Jetzt soll die Stadt Geld bezahlen, das vom Kanton sicher nicht mehr zurückkommen wird. Das ist keine Option. Ich spreche nun für die Grünen Zürich-Nord. Wir starten zusammen mit der AL eine Petition. Es interessiert uns, was die Bevölkerung von Zürich-Nord wirklich zu diesem Tram meint. Das Projekt ist kein Tramprojekt, sondern dem Ausbau des Autoverkehrs gewidmet.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Wir haben viel über das Tram Affoltern gehört. Dabei geht es heute gar nicht darum, sondern ob wir einen unüblichen Verteilschlüssel für ein ÖV-Projekt beschliessen möchten. Wir sollen das scheinbare Erfolgsprodukt des Zürcher*



Verkehrsverbunds (ZVV) in der Stadt infrage stellen und eine neue Vorfinanzierung für das ÖV-Projekt beschliessen. Sie fordern, dass wir das kantonale Entwicklungsprojekt selbst bezahlen – denn dies bedeutet die Vorfinanzierung. Der Kantonsrat müsste in ein paar Jahren beschliessen, dass er Geld für ein bereits erstelltes Projekt zahlt, das er abgelehnt hätte. Das Geld müsste er der verhassten Stadt Zürich zahlen, der er über den Finanzausgleich Geld wegnehmen will. Sie behaupten allen Ernstes, der Kanton werde uns das Geld zurückzahlen. Es gibt einen entscheidenden Unterschied zur letzten Vorfinanzierung: Bei der Durchmesserlinie haben wir das Geld vorgeschossen, aber der Bund hat es beschlossen. Das Geld war gesprochen, einfach nicht finanziell oder direkt verteilt. Hier würden wir Geld beschliessen, bevor der Kantonsrat seine Bereitschaft ausdrückt, in dieses Projekt zu investieren. Wenn Sie überlegen, wie die Erklärungen zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) aussahen, können Sie stark infrage stellen, ob der Kantonsrat das Geld je überweisen wird. Wenn Sie also heute Ja sagen, dann sagen Sie Ja zu einem Projekt in der Stadt Zürich, das wir selbst zahlen. Sie sagen Ja zu einem Projekt, das dem Artikel 13 der Gemeindeordnung widerspricht: «Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöht.» Aus dem vorliegenden Tram-Affoltern-Projekt resultiert eine Steigerung des MIV um 3 Prozent. Das kann man in Ordnung finden, wenn der Kanton, der diese Bedingungen gestellt hat, das Projekt finanziert. Aber wenn wir es selbst finanzieren, müssen wir unsere Gemeindeordnung einhalten. Sie haben in der Motion geschrieben, es solle gemäss dem ursprünglichen Zeitplan vorgesehen werden: Dies entspräche der Inbetriebnahme im Dezember 2023. Vor rund 10 Jahren wurde der damalige Stadtrat Andres Türler im Regionaljournal zitiert, dass schon im Herbst 2015 eine Machbarkeitsstudie und bis Ende 2015 ein erster Projektierungskredit vorliegen könnten. Der Zeitplan, den Sie sich vorstellen, wäre mit einer Zeitreise verbunden. Es gibt wohl kaum ein Projekt, das in dem Zeitrahmen realisiert werden konnte, der im ersten Agglomerationsprogramm vorgesehen war. Das ist der Grund für den neuen Finanzierungsschlüssel des Bundes und dafür, dass man auch zu spät sein kann und nicht realisieren muss, sondern es in sein nächstes Agglomerationsprogramm verschieben darf. Wir wissen unterdessen, dass es laufend neue Agglomerationsprogramme gibt. Lehnen Sie die Motion ab, weil sie ein Bruch mit der Finanzierungsverteilung zwischen Stadt und Kanton darstellt und weil wir das Projekt ehrlicherweise selbst bezahlen müssten, obwohl wir es nur teilweise selbst und auf Rahmenbedingungen des Kantons basierend geplant haben. Auch ich will ein Tram nach Affoltern, aber nicht unter diesen Bedingungen.

Thomas Hofstetter (FDP): Benedikt Gerth (Die Mitte) hat schon sehr viel gesagt. Es ist mir dennoch wichtig, dass wir uns das Wachstum von Affoltern vor Augen halten. Bis ins Jahr 2035 sollen 5000 Einwohner dazukommen. Wenn Sie bereits zu Stosszeiten mit dem 32er-Bus gefahren sind, wissen Sie, wie überfüllt dieser ist. Was wir heute Abend diskutieren, ist nicht mehr und nicht weniger, als dass die Stadt Zürich eine Vorfinanzierung leistet. Damit soll die Verspätung des Tramprojekts verringert werden, die durch die Verschiebung der Prioritäten seitens Regierungsrats entstanden ist. Diese Verspätung hat nicht nur für die Bevölkerung von Affoltern Konsequenzen, sondern auch eine finanzia-



elle Komponente: Jedes Jahr Verspätung führt zu mehreren Millionen Franken Mehrkosten. Die Grünen, die AL, die GLP und die SVP werden die Motion ablehnen. ÖV-Projekte waren noch nie Priorität der SVP. Mehr erstaunt mich die Ablehnung der Grünen, die sonst nicht genug Millionen Franken in den ÖV investieren können. Hier aber stehen sie auf der Seite des Verkehrs-Clubs Schweiz (VCS) von Markus Knauss (Grüne). Ebendieser sprach vergangene Woche von der chronischen Überlastung des ÖV. Wie er sich nun gegen dieses Projekt stellen kann, verstehe ich nicht. Die Grünen bekämpfen das Projekt, weil eine Verbreiterung der Strasse «bis zur Hausmauer» geplant sei. Ich kann mir das schlecht vorstellen. Es ist nicht Tempo 30 geplant. Im Tages-Anzeiger ist zu lesen, es handle sich gemäss VCS um das grösste Baummassaker in der Stadt seit Menschengedenken. Julia Hofstetter (Grüne) schrieb auf Social Media, 682 Bäume würden gefällt. Sie müsste auch schreiben, dass 689 neue Bäume gepflanzt werden. Vermutlich wird man es nie allen recht machen können. Als Quartiervertreter von Affoltern bin ich dezidiert der Meinung, dass es sich um ein gutes und ausgewogenes Projekt handelt, das die zukünftigen Herausforderungen berücksichtigt. Man kann immer etwas verbessern. Aber in einer gutschweizerischen Demokratie muss man von Maximalforderungen Abstand nehmen können. Das vermisse ich bei den ablehnenden Parteien.

Anjushka Früh (SP): *Der ÖV muss nicht nur günstiger, sondern auch attraktiver werden. Insbesondere im Quartier Affoltern sind Verbesserungen der Anschlüsse an den ÖV notwendig. Diese können nur mit dem Tram Affoltern erreicht werden. Das Quartier Affoltern wartet schon sehr, sehr lange darauf. Eigentlich, das hat Sven Sobernheim (GLP) ausgeführt, müsste das Tram schon längst fahren. Immer wieder sind Verzögerungen eingetreten, zuletzt durch den unsäglichen Entscheid des Regierungs- und Kantonsrats. Es geht heute darum, einen Weg zu finden, wie die resultierenden Verzögerungen und Verteuerungen so gering wie möglich gehalten werden können. Dadurch kann nicht nur die lang ersehnte Tramverbindung nach Affoltern endlich realisiert, sondern die Kosten des Projekts können reduziert werden. Jede Verzögerung verteuert das Projekt unnötigerweise. Ich bin erfreut darüber, dass zwischen Kanton und Stadt schon Gespräche laufen, um eine Lösung für diese Finanzierungsproblematik zu finden. Es sollte nicht darum gehen, den Kanton aus seinen finanziellen Verpflichtungen zu entlassen. Es geht vielmehr darum, eine Lösung für diese angeblichen zeitlichen Finanzierungsproblematiken des Kantons zu finden. Ich bin sehr gespannt, was der Stadtrat uns darüber berichten wird. Jetzt braucht es aber konkrete Resultate und Sicherheit, dass die weiteren Verzögerungen so klein wie möglich gehalten werden. Ich bin sehr zuversichtlich, dass eine Lösung zwischen Stadt und Kanton gefunden werden kann und die befürchtete Zahlung durch die Stadt nicht eintritt. Bemerkenswert ist, dass die bürgerlichen Parteien im Kantonsrat an den Interessen des Quartiers Affoltern und ihrer eigenen Parteien vorbeipolitisieren. Jetzt müssen die gleichen Parteien, die das Projekt im Kantonsrat verzögern, den Entscheid geradebiegen. Die Textänderung der AL liest sich gut. Leider ist sie aber nicht durchdacht, die daraus resultierenden Folgen sind nicht wünschenswert. Die einzige Folge dieser Textänderung wäre eine weitere signifikante Verzögerung. Sie würde nichts anderes als «zurück auf Feld 0» bedeuten. Das Projekt von Grund auf neu zu planen, ist nicht im Interesse des Quartiers Affoltern. Das könnte im schlimmsten Fall dazu führen, dass man wegen des fehlenden Baustarts im Jahr 2029 die Finanzierung durch die Bundeskasse*



verlöre. In einer Interessensabwägung ist das absolut nicht wünschenswert. Das Quartier braucht die Verbesserung der ÖV-Verbindungen dringend. Da sich der Stadtrat bislang gegen sonstige Entlastungsmassnahmen stellt, braucht es das Tram. Eine Realisierung im bestehenden Strassenraum, wie Julia Hofstetter (Grüne) argumentierte, ist angesichts der Vorgaben des Kantons mit der Anti-Stau-Initiative unrealistisch: Es ist keine Reduktion des MIV zulässig. Das bedaure ich, ist aber leider so. Das Projekt nicht verzögernde Verbesserungen aus laufenden Einspracheverfahren, die von Markus Knauss (Grüne) eingeleitet wurden, können aufgenommen werden. Verzögerungen hatten wir genug.

Christian Häberli (AL): Die Einwohner*innen von Affoltern warten seit über zehn Jahren auf das Tram. Weil der Kanton die Finanzierung verschoben hat, wird es wahrscheinlich nochmals zwei Jahre dauern. Diese Verzögerung ist vor allem für die Menschen in Affoltern ärgerlich, die gerne auf den ÖV umgestiegen wären. Bis spätestens im März 2029 muss mit dem Bau begonnen werden, damit die Bundesfinanzierung nicht ausläuft. Aber vielleicht hat diese Verzögerung auch etwas Gutes. Selbst wenn wir heute dieser Motion zustimmten, würde eine Verzögerung erfolgen. Das dadurch erhaltene Zeitfenster sollten wir nutzen. Beim aufgelegten Projekt handelt es sich in erster Linie um den Ausbau der Wehntalerstrasse zu einem Autobahnzubringer – dekoriert mit einem Hochgeschwindigkeitstram-Trassee. Bevor wir mit städtischen Mitteln die kantonalen Finanzlücken schliessen, sollten wir einen genaueren Blick auf dieses Projekt werfen. Allein die über hundert Rekurse sind Anlass genug, genau hinzusehen. Über die Länge von vier Kilometern wird die Wehntalerstrasse um mindestens sechs Meter verbreitert. Gleichzeitig zeigen alle Unterlagen, dass die wichtigen Kreuzungen an der Wehntalerstrasse umgebaut werden, um mehr Autoverkehr zu bewältigen. Am Schluss gibt es also trotz Tram mehr Autoverkehr als heute. Zweitens ist die Wehntalerstrasse, auf der das Tram verkehren soll, über weite Strecken eine Allee mit grossen, alten Bäumen. Diese stehen dem Strassenausbau im Weg. Es sind 682 Bäume, was einer Waldfläche von sieben Hektaren entspräche – ziemlich genau der Fläche des Areals Thurgauerstrasse. Darauf hat es einen Park, ein Schulhaus für 480 Kinder und Wohnraum für 1800 Menschen. Damit würde also nicht bloss ein kleines Wäldchen, sondern ein grosser Wald gefällt. Auch wenn ein grosser Teil der Bäume mit Neupflanzungen kompensiert werden soll, steht der Ersatz von ausgewachsenen durch junge Bäume diametral im Widerspruch zu den Hitzeminderungsanstrengungen der Stadt. Auch an der Thurgauerstrasse geht es um eine städtische Ausfallachse und einen Autobahnzubringer mit separatem Tram-Trassee. Auch wenn dort die Höchstgeschwindigkeit für Autos auf Tempo 30 begrenzt wurde, sind die vier Autospuren und zwei Tramspuren ein schier unüberwindbarer Graben durch das Quartier – besonders für Kinder, die die Strasse jeden Tag auf dem Weg zur Schule überwinden müssen. An der Thurgauerstrasse probieren wir mit Passerellen, länger geschalteten Rotlichtern und jeder Menge Markierungsfarbe, das Größte zu beheben. Zudem soll eine der beiden Autospuren zu einer Veloschnellroute umgenutzt werden. Wieso planen wir jetzt den gleichen Blödsinn an der Wehntalerstrasse? Die Gestaltung des Velowegs entspricht auf 90 Prozent der Strecke nicht dem aktuellen Standard. Nutzen wir die Verzögerung, um das Projekt zu verbessern. In der Regel führt eine Fehlplanung zu Mehrkosten. Im vorliegenden Fall sind wir überzeugt, dass wir mit der Redimensionierung das Gegenteil bewirken können. Mit einem schmaleren Strassenquerschnitt, dem Erhalt der



bestehenden Bäume, mit weniger Enteignungen und Verschiebungen denkmalgeschützter Objekte können wir von einer Reduktion der Realisierungskosten ausgehen. Wir stellen einen Textänderungsantrag: Das Projekt soll redimensioniert werden, indem es auf den Kapazitätsausbau für den MIV verzichtet, die bestehenden Bäume und Grünstreifen grösstmöglich erhält und eine Veloinfrastruktur gemäss städtischer Standards schafft.

Johann Widmer (SVP): Der ÖV und ein guter Verkehrsmix sind für die SVP sehr wichtig. Ein Hochgeschwindigkeitstram wäre super: Ich wollte schon lange mit 120 km/h durch die Stadt brettern. Aus persönlicher Sicht ist es noch wichtiger, denn es schafft Platz auf der Strasse. Aber alles zu seiner Zeit. Dass die Baulobby der FDP das Projekt unterstützt, ist klar – aber nicht besonders bürgerlich. Es ist typisch für die Stadtzürcher Regierung: Erst wollten sie Züge kaufen und im Bahngeschäft mitmischen, jetzt soll die Stadt im Alleingang eine Tramlinie bauen. Das macht schon der Kanton, dessen Hoheit es ist. Und er macht es dann, wenn er das Geld dafür hat. Wenn ihr die Rechnung der Stadt genau studiert, werdet ihr sehen, dass sie jetzt schon überinvestiert. Mit solchen Subito-Projekten verschlimmert ihr das Problem weiter. Der Kanton hat seine Finanzen im Griff und lebt nicht über seine Verhältnisse. Nur die verwöhnten Linken in dieser Stadt wollen alles sofort haben. Sven Sobernheim (GLP) hat absolut recht: Glaubt ja nicht, dass der Kanton der Stadt irgendetwas davon zurückzahlt. Dass die Leute in Affoltern ihr Tram etwas später erhalten, ist nicht schlimm. Eure Klientel hat ja ein Fahrrad und Cargo-Bike. Autos sollten sie keine haben. Darum wollt ihr eine Kapazitätsbeschränkung durchsetzen. Die Motion gehört in den Rundordner. Auch wenn es unpopulär ist, muss man den Mut aufbringen, den eigenen Wählern zu sagen, was möglich ist und was nicht. Künftigen Generationen werden die Finanzen der Stadt um die Ohren fliegen. Ihr habt dann ein Tram, aber betreiben könnt ihr es nicht mehr. Dann könnt ihr zu Fuss gehen.

Markus Knauss (Grüne): Im Vergleich zur letzte Woche besprochenen 365-Franken-Initiative sprechen wir heute über vergleichsweise bescheidene 325 Millionen Franken. Aber diese müssten wir eigentlich nicht selbst finanzieren. Der Stadtrat hat sich elegant aus der Diskussion ausgeklinkt: Er nimmt die Motion entgegen und muss deshalb keine Begründung abgeben. Wie stellt man sicher, dass wir nicht auf diesen Kosten sitzen bleiben? Der Kantonsrat ist doch froh, wenn die Stadt Zürich beziehungsweise das Zürcher Stimmvolk bei einem Referendum zahlt. Die FDP skandiert bei jedem Schulhausbau, er sei viel zu teuer. Im Jahr 2019 wurde unter Federführung von STR Filippo Leutenegger ein Vorprojekt in der Höhe von 270 Millionen Franken präsentiert. Bis ins Jahr 2024, als es von den Verkehrsbetrieben (VBZ) übernommen wurde, gab es eine Kostensteigerung auf 450 Millionen Franken. Diese resultierte nicht bloss aus der Teuerung, sondern auch aus dem Wachstum des Projekts. Im Jahr 2019 wurde der Bund gefragt, wie viel er zahlen würde. Dieser bestätigte, 35 Prozent der Agglomerationsprogramme zu zahlen, was 100 Millionen Franken entsprach. Im Jahr 2024 fragte man wieder, allerdings wurde es in der Zwischenzeit teurer. Der Bund garantierte die 100 Millionen Franken, interessierte sich jedoch nicht für den Rest. Am Kanton oder der Stadt bleiben damit doppelt so hohe Kosten hängen. Die FDP verlangt keine Untersuchung, sondern spricht von Skandal und Teuerung. Wollt ihr das nicht nochmals kritisch hinterfragen? Damit wird ein Präzedenzfall geschaffen. Es geht nicht nur um 325 Millionen Franken. Der Vorgänger von



STR Michael Baumann hat nie öffentlich gesagt, auch nur einen Rappen zu übernehmen, weil er genau diesen Präzedenzfall scheute. Wenn Thomas Hofstetter (FDP) die Ausschreibung studiert hätte, wüsste er, dass der Strassenraum bis zur Fassade erweitert werden soll. Das betrübt mich wirklich zutiefst. Die SP hat bei der 365-Franken-Initiative ausgesagt, sie wolle das Netto-Null-Ziel erreichen. Netto-Null bedeutet die Reduktion der MIV-Fahrleistung in dieser Stadt. Bei einer der wichtigen Einfallsachsen sagt ihr nun, 15 Prozent mehr Verkehr am Zehntenhausplatz oder an der Glaubtenstrasse seien egal. Der massiv erhöhte Landbedarf trieb die Kosten nach oben. Beispielsweise erhoben sechs Wohnbaugenossenschaften und drei Kirchen Einsprache, weil sie ihre Rechte im Quartier wahren wollen. Tempo 30 ist im Projekt nicht vorgesehen. Man kann es sich wünschen, aber Kanton, VBZ und Tiefbauamt haben es nicht vor. Wir finden das Projekt städtebaulich falsch und für die Stadt schädlich. Wenn ein Projekt schlecht gemacht ist, erlauben wir uns, Nein zu sagen, wie wir es auch bei der Rosengartenstrasse getan haben.

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Markus Knauss (Grüne) möchte ich erinnern, dass Gesetze für alle gelten, auch für die Stadt. Die Kapazität darf nicht verringert werden. Die VBZ sagen klar, es gebe keine Kapazitätserweiterung. Wenn man bei drei Prozent von einer Autobahn spricht, ist das Blödsinn. Warum muss verbreitert werden? Wenn man die parallele Spur als Veloschnellroute nutzen würde, könnte man die Bäume erhalten, das Trasse schmaler machen. Würde man auf Velostreifen verzichten, hätten wir eine schmalere Strasse. Der Zeitplan ist sportlich: Gehen wir mit dem Tram zurück in die Zukunft.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *In dieser ganzen Diskussion gibt es sowohl Fakten als auch Spekulationen. Fakten haben wir betreffend Zeitfenster und Kosten gehört. Es wird nicht nur teurer, sondern man riskiert auch, dass der Bund seinen Beitrag nicht mehr zahlt. Dass es nicht der Stadt zukommt, solche Projekte selbst zu finanzieren, hat Johann Widmer (SVP) sehr klar dargelegt. Das Votum der Grünen hingegen war völlig ideologisch. Dass bei solchen Projekten Verzögerungen auftreten, ist üblich: Das gab es beim Nordring, der dritten Gubriströhre und beim Tram nach Schwamendingen. Die Bäume, die ins Feld geführt werden, serbeln vor sich hin. Befährt man die Wehntalerstrasse in der Nacht, ist dies hochgefährlich: Vor lauter unklarer Spurwechsel weiss man kaum mehr, wo man fahren soll. Wir befinden uns in einer blöden Situation, da der Kanton das Geld nicht gesprochen hat. Ich spekuliere aber, dass er dies noch tun wird.*

Stephan Iten (SVP): *Ich möchte mich nicht zu bereits geplanten Projekten äussern. Es ist unlogisch, weshalb auf der Riedenhaldenstrasse eine Velovorzugsroute realisiert wird, wofür sämtliche Parkplätze abgebaut werden, und auf der parallelen Wehntalerstrasse nochmal eine solche notwendig sein soll. Der Vorstoss muss aus der Feder von STR Michael Baumer gekommen sein, sonst würde die FDP nicht mitmachen. Thomas Hofstetter (FDP) tut mir leid, der die Position der FDP rechtfertigen musste. Aber wenn man in diesem Kreis wohnt, ist man verpflichtet, solche Sachen zu vertreten. Es geht nicht an, dass die Stadt dem Kanton etwas vorschiesen muss. Die SVP ist nicht gegen den ÖV, aber wir sprechen von einem 400-Millionen-Franken-Projekt mit finanzieller Beteiligung*



von Bund und Kanton. Darum bin ich erstaunt, dass die FDP da mitmachen kann. Johann Widmer (SVP) hat es klar aufgezeigt: Wenn der Kanton das Projekt auf Eis legt, sitzen wir auf den Kosten. Wieso soll der Kanton noch etwas beisteuern, wenn es schon finanziert wird? Weshalb soll sich der Bund beteiligen, wenn das Projekt schon umgesetzt ist? Benedikt Gerth (Die Mitte) denkt in diesem Fall nicht zu Ende. Es wird argumentiert, man wolle der Bevölkerung das Tram zur Verfügung stellen. Das ist ein ziemlich teures Geschenk für die paar Unterzeichner. Die Bevölkerung muss darüber abstimmen. Auch die Bevölkerung des Kantons muss zustimmen – sagt diese Nein, sitzen wir auf den Kosten. Lasst den offiziellen Weg mit allen demokratischen Rechten weiterlaufen.

Derek Richter (SVP): Wir sollen 325 Millionen Franken vorfinanzieren – ohne irgendwelche Garantien. In den neusten Zahlen zeigen sich 500 Millionen Franken Budgetüberschuss der Stadt. Jetzt leben rund 20 000 Personen in Neu-Affoltern, 5000 weitere sollen dazukommen. Wozu haben wir in dieser Stadt über drei Dutzend Beamte und Beamtinnen? Was machen die eigentlich ausser Stadtentwicklung? Eine grosse Stadt kann nicht ohne Verkehrskonzept für die Menschen geplant werden. Das ist genau das, was wir heute in Neu-Affoltern sehen. Die Masseneinwanderung manifestiert sich dort wie an kaum an einem anderen Ort in der Schweiz. Markus Knauss (Grüne), der Planet wird nicht an der Wehntalerstrasse gerettet. Diese hat keinen nachweisbaren Einfluss auf das Klima. Sven Sobernheim (GLP) hat gesagt, es gäbe mit der neu geplanten Verkehrsführung drei Prozent mehr Kapazität für den MIV. Dass diese mit den Lichtsignalen aufrecht erhalten werden kann, glaube ich nicht. Fakt ist, dass wir durch die Eigenspur für den Bus eine Kapazitätsreduktion von zwanzig Prozent haben. Die Höchstgeschwindigkeit eines Trams beträgt 60 km/h. In der letzten Verkehrsunfallstatistik sehen wir, dass Tramunfälle das Hauptthema sind. Eisen auf Eisen bremst miserabel. Wenn es nass ist, bremst es noch schlechter. Die Leistungsfähigkeit des überregionalen Netzes ist ganz klar in der Kantonsverfassung, Artikel 142. Wir wollen keinen Verkehr durch die Wohnquartiere. Aber wenn ihr weiterhin so an der Kapazität des überregionalen Netzes herumschraubt, dann wird der Verkehr in die Wohnquartiere gedrängt. Gerade in der Wehntalerstrasse gilt es, den Waren- und Gewerbeverkehr sicherzustellen. Dazu leistet der ÖV keinen Beitrag.

Sven Sobernheim (GLP): Die Mitte meint, die Stadt Zürich halte sich nicht an Gesetze. Ich habe die Grundlage dafür noch nicht gefunden. Aber ich erinnere daran, dass das Projekt der Gemeindeordnung widerspricht. Wenn man sagt, es gebe keinen Kapazitätsausbau, empfehle ich die Betrachtung des Luftbilds vom Zehntenhausplatz: Die heutige Linksabbiegespur wird in Zukunft zur Geradeausspur, die heutige Geradeausspur bleibt geradeaus und wir haben eine Geradeaus- und Rechtsabbiegespur, die zu einer Rechtsabbiegespur werden. Es wird also mehr Spuren stadtauswärts geben. Stadteinwärts existiert heute eine kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur, die in Zukunft eine Geradeausspur bleibt. Dies führt zu einem Kapazitätsausbau, wenn der Rechtsabbieger den Verkehr nicht mehr blockiert. Ich möchte mein Votum mit einem Zitat aus der Medienmitteilung der FDP der Stadt Zürich vom 24. September 2024 zum Budget 2025 beenden: «Besorgniserregend sind vor allem die geplanten Investitionen, die letztlich aufgrund des tiefen Eigenfinanzierungsgrades die Aufnahme von Fremdkapital erfordern.»



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

STR Michael Baumer: *Möchten wir den öffentlichen Verkehr in Affoltern ausbauen, braucht es das Tram. Es handelt sich um eine notwendige Infrastruktur für die Erschließung dieses stark gewachsenen Quartiers. Im Jahr 2000 lebten dort 18 000 Einwohner, im letzten Jahr 27 300. In den nächsten Jahren sollen weitere 5000 Einwohnerinnen und Einwohner dazukommen. Es geht auch um die Kapazität. Ein Flexity-Tram verfügt über die doppelte Kapazität von zwei Doppelgelenktrolleybussen. Diese sind heute im 6-Minuten-Takt unterwegs, weshalb nicht mehr Busse eingesetzt werden können. Möchten wir, dass die dort wohnhaften Leute mit dem ÖV unterwegs sind, müssen wir eine Tram-Infrastruktur bereitstellen. Das Projekt ist unter kantonalen und städtischen Rahmenbedingungen entstanden. Die Kantonsverfassung untersagt den Kapazitätsabbau des MIV. Die ZVV-Strategie besagt, dass neue Tramstrecken auf einem eigenen Trasse unterwegs sein sollen. Hinzu kommen die Wünsche für einen Velostreifen und die Verbreiterung für Fussgängerinnen und Fussgänger aus dem Stadtallee-Konzept. Das Tramprojekt wurde mit einem Rasentrassee angepasst, was nochmals Platz bedingt. Das Projekt bringt eine Aufwertung für Affoltern, einen Kapazitätsausbau im ÖV, mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit für die Bewohnerinnen und Bewohner und eine direkte Verbindung in die Innenstadt. Selbstverständlich hat so ein grosses Projekt Auswirkungen. Ich bin die Strecke mehrmals abgelaufen, insbesondere auch, als es mit Holzpflocken in den Vorgärten ausgesteckt war. Es erstreckt sich über mehr als vier Kilometer mit sehr unterschiedlichen Situationen. Es gibt kritischere Punkte, aber es gibt auch Orte, wo es überhaupt nichts ausmacht. Beim Vergleich mit dem Rosengarten handelt es sich um alternative Fakten. Es gibt insgesamt weniger Strassenfläche, weswegen an den Knoten kompensiert werden muss. Sie gehen vom Referenzzustand aus, der eine theoretische Berechnung ist, die aufgrund der Überlastung der Knoten im Westen nicht umsetzbar ist. Mit dem vorhandenen Platz kann die Kapazität des MIV nicht ausgebaut werden. Die höheren Kosten rühren natürlich zu einem Teil daher, dass für das Rasentrassee mehr Land benötigt wird. Einen ganz grossen Teil machen aber gestiegene Landpreise aus. Das ist auch der grosse Punkt der hundert Einsprachen: 99 Prozent drehen sich darum, wie viel die Grundeigentümer für ihr Land erhalten. Muss das Projekt neu aufgezo- gen werden, haben wir in den nächsten Jahren volle Busse. Eine Neuprojektierung würde zehn Jahre dauern. Man müsste es wieder im Agglomerationsprogramm anmelden, all diese Finanzierungsvehikel nochmals durchlaufen. Ob es dann unter den gleichen Rahmenbedingungen anders käme, ist zu bezweifeln. Die Motion geht in die Richtung, die die Stadt schon angedeutet hat, darum nehmen wir sie entgegen. Sie gibt uns die Legitimation, die Vorfinanzierung weiter zu verfolgen. Einige Punkte sind im Sinn eines Präjudizes allenfalls kritisch. Das ist der Grund, weshalb wir es nicht schon vorgelegt haben. Wir befinden uns in Gesprächen mit dem Kanton, wie man eine Sicherheit erhalten kann. Die Finanzierung des ÖV ist komplex. Es gibt einen kantonalen Verkehrsfonds für die ÖV-Infrastruktur, der mit rund 800 Millionen Franken prall gefüllt ist. Aus diesem können das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn finanziert werden. Es handelt sich um eine Art Rückstellung. Darum ist nicht der Verkehrsfonds des Kantons das Problem, sondern seine Verschuldung. Eine reine Vorschussfinanzierung löst dieses Problem*



10 / 10

nicht. Deshalb versuchen wir, im Dialog eine Lösung zu finden. Da der Kanton die Finanzierung des Ausführungsprojekts noch nicht gesprochen hat, ist die Projektierung unterbrochen. Möchten wir sie wieder aufnehmen, braucht es Zeit. Vor dem Jahr 2028 kann vermutlich nicht mit dem Bau begonnen werden. Insofern haben wir Zeit, die Fragen mit dem Kanton zu klären. Wir müssen die Projektierung aber relativ rasch wieder aufnehmen, wenn wir vor dem 29. März 2029 starten möchten. Das ist die Deadline des Agglomerationsprogramms. Wir versuchen, die Verzögerung aufzuhalten und das Projekt im Agglomerationsprogramm unterzubringen. Tatsächlich stellt sich die Frage, wie man ÖV-Projekte künftig finanziert. Es gibt einen Unterschied zwischen Finanzierung und Kostenübernahme. Unsere Depots oder Fahrzeuge finanzieren wir heute bereits. Über die laufenden Kosten werden sie zurückerstattet. Dazu braucht es jeweils keine Abstimmung im Kanton. Selbstverständlich läge eine solche Vorfinanzierung durch die Stadt in der Gemeindekompetenz. Sie dürften im Rat darüber diskutieren und es dem Volk vorlegen. Das Volk entscheidet so, ob es bereit ist, für das Tram Affoltern in Vorleistung zu gehen.

Die Dringliche Motion wird mit 66 gegen 51 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat