



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 184. Ratssitzung vom 1. April 2026

6036. 2025/305

Weisung vom 09.07.2025:

Departement der Industriellen Betriebe, Ausbau der ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe, Rahmenkredit

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Für den Ausbau der ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe auf Stadtgebiet mittels Einlagen in den Verkehrsfonds sowie Betriebsbeiträge an den ZVV, direkte finanzielle Leistungen für städtische ÖV-Projekte oder finanzielle Leistungen an eine Infrastrukturgesellschaft wird ein Rahmenkredit von 450 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet der Stadtrat.
3. Die Aufwendungen, die dem Rahmenkredit gemäss Ziffer 1 belastet werden, können von der Kreditsumme für Einzelvorhaben in Abzug gebracht werden.

B. In eigener Befugnis und unter Ausschluss des Referendums:

Das Postulat, GR Nr. 2022/35, der FDP-Fraktion betreffend Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte wird als erledigt abgeschlossen.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt A1 und Schlussabstimmungen:

Markus Knauss (Grüne): Mein Votum wird sich in zwei Teile strukturieren: den Pflichtteil der Weisungsvorstellung und die Kür, die Kreativwerkstatt der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SD SID/V), wodurch die Weisung anders als vom Stadtrat beantragt aussieht. Da der Stadtrat die Weisung nicht zurückzieht, gehe ich davon aus, dass wir eine akzeptable Lösung finden konnten. Wir erhielten am 2. September 2025 eine Medienmitteilung, dass der Stadtrat dem überwiesenen Postulat der FDP-Fraktion Folge geleistet und einen Rahmenkredit von 450 Millionen Franken vorgeschlagen hat. Es geht um eine grundsätzlich verschiedene Haltung zwischen dem Stadtrat und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). STR Michael Baumer will den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Raum Zürich-West schneller vorantreiben, als der ZVV in



seiner Finanzplanung hinterherkommt. Das schätzen wir. Grundziel der Weisung war, innerhalb von 20 Jahren drei statt zwei Tramausbauprojekte zu realisieren. Die Gesamtsumme von 450 Millionen Franken entspricht 30 Millionen Franken jährlich. Die «Netzentwicklungsstrategie 2040» der Verkehrsbetriebe (VBZ) listet mehrere Etappen auf, wie das ÖV-Netz mit der Rückendeckung des ZVV ausgebaut werden soll. Etappe 0 beinhaltet – das ist von mir erfunden – das Tram Affoltern. Etappe 1 ist die Tramtangente Nord. Über Etappe 2 sprechen wir heute Abend. Der Stadtrat schlug uns vor, im Rahmenkredit vier mögliche Projekte genauer zu betrachten. Wann welches kommt, ist noch offen. Das erste Projekt ist das Tram Flur-/Gutstrasse 1 vom Bahnhof Altstetten durch die Flurstrasse auf die Höhe der Rautstrasse. Ein zweites Projekt ist ein Bus auf die Europabrücke als Vorläufer der späteren Tramlinie Hönggerbergtunnel, die in Etappe 3 ab dem Jahr 2050 realisiert werden soll. Ein drittes Projekt ist ein Tram zwischen dem Hardplatz und dem Albisriederplatz, also eine Schienenverbindung zwischen dem Tramnetz Zürich-West und dem Tramnetz Süd-West. Dies kennen wir von der Geschichte des Rosengartentrams, das diese Linie beinhaltete hätte. Das vierte Projekt läuft ab Hubertus entweder über den Letzigraben bis zum Triemli – als Ersatz der Buslinie 33 – oder auf der Gutstrasse von Hubertus bis Talwiesenstrasse – als Ersatz der Buslinie 89. Das Ziel wäre ein Rahmenkredit für die vier möglichen Ausbauprojekte. Das Ganze würde als Programm «Netzausbau in Zürich-West» laufen. Die «Netzentwicklungsstrategie 2040» wurde vom ZVV in der strategischen Planung grundsätzlich akzeptiert. Er würde dies jedoch nicht in ähnlicher Kadenz realisieren wie die Stadt Zürich. Das schafft verschiedene Probleme. Wenn wir die Tramlinie bauten, bevor der ZVV sie ins Netz übernehmen möchte, müssten wir die Personalkosten für den Betrieb der Trams übernehmen. Ein bestimmter Anteil an Abstell- und Bereitstellungsanlagen für Trams wäre zudem nötig, bis der ZVV die Finanzierung übernehme. Ich bedanke mich bei Simon Vergés, der uns bei beiden Weisungen akribisch begleitet und die Antworten sehr gut zusammengeschrieben hat, damit wir uns einen Überblick verschaffen konnten. Jetzt kommen wir zur Kreativwerkstatt und Dispositivpunkt A1. Die Mehrheit der SK SID/V weiss die Anstrengungen der VBZ für den Ausbau des Tramnetzes in Zürich-West sehr zu schätzen. Allerdings sind wir der Meinung, dass zu viel miteinander vermischt wurde: Infrastruktur, Personalkosten, Abstellanlagen. Der Zeithorizont ist sehr weit. Wir wurden verschiedentlich darauf hingewiesen, dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen seitens Kantons verändern könnten. Die Kantonsregierung will sich nicht unbedingt an die bestehenden Regeln der ÖV-Finanzierung halten. Die Haltung des Kantons, die Stadt Zürich müsse dafür zahlen, wenn sie etwas wolle, finden wir nicht akzeptabel. Irritierend war die Aussage in der Kommissionsberatung, dass die 450 Millionen Franken nur 30 Millionen Franken pro Jahr entsprächen. Eigentlich war die Meinung, der ZVV zahle es irgendwann zurück. Wir wollen keinen städtischen Verkehrsfonds schaffen, wenn bereits ein kantonaler Verkehrsfonds existiert, der auch die ÖV-Infrastruktur in der Stadt Zürich finanzieren soll. Wir wollen den Rahmenkredit in dieser Form nicht und haben überlegt, was wir als Mehrheit des Gemeinderats wollen. Wir erachten die Ausbauprojekte der VBZ als wichtigen Bestandteil der umweltverträglichen Verkehrsabwicklung. Deshalb stimmen wir so weit zu, dass die VBZ planen, wenn auch nicht realisieren kann. Zweitens wollen wir das finanzielle Risiko für die Stadt in Grenzen halten. Diesen



Antrag begründet Xenia Voellmy (GLP). Die GLP hat einen Rahmenkredit von 80 Millionen Franken vorgeschlagen, um die Projektierungskosten für die vier genannten Verkehrsprojekte zu übernehmen. Der Antrag zu Dispositivziffer A2 gibt dem Gemeinderat die nötigen Kompetenzen. Dem Departement einen Blankoscheck für vier Tramlinien ausstellen, die bei der Präsentation der Weisung nicht sehr klar erschienen, wollten wir nicht. Positiv am heutigen Antrag ist die Kreditlimite des Gemeinderats von 5 Millionen Franken, womit die Projektierung jedes einzelnen Projekts wieder in den Gemeinderat kommen muss. Damit erhalten der Stadtrat und die VBZ eine institutionelle Rückmeldung. Die Mehrheit hat den GLP-Antrag übernommen und erweitert. Im Laufe der Kommissionsberatungen bat die VBZ um eine Erweiterung der Zweckbestimmung des Rahmenkredits im Teilbereich für Dienstgleise und Wendeschlaufen. Wer den Jahresbericht zur «Netzentwicklungsstrategie 2040» liest, stellt fest, dass das VBZ-Netz an vielen Orten überlastet ist. Mit den Dienstgleisen und Wendeschlaufen könnten wir mit kleinen, relativ kostengünstigen Massnahmen einen erheblichen Mehrwert erreichen. Deshalb wollten wir diese Anregung gern übernehmen. Die Dienstgleise machen den Betrieb resilienter. In Störungsfällen können mit gezielten Netzerweiterungen Umfahrungen gemacht werden. Zusätzliche Wendeschlaufen erhöhen die Flexibilität, indem Trams vorzeitig gewendet werden können. Mit dem Rahmenkredit wären weitere Wendeschlaufen bei Tiefenbrunnen und Albisgütli möglich. Damit könnten sich die Trams gegenseitig überholen. Die VBZ hat bestätigt, dass mit zusätzlichen Wendeschlaufen Tempo 30 einfacher umgesetzt werden könnte. Die Mehrheit zur Dispositivziffer A1 beantragt einen Rahmenkredit von 80 Millionen Franken statt 450 Millionen Franken, der einerseits Projektierungskredite für neue Tramlinien im Westen von Zürich umfasst und andererseits mit einer Vielzahl kleiner Massnahmen den Betrieb der VBZ stabiler macht. Bei Dispositivpunkt B beantragen wir, das Postulat der FDP-Fraktion als erledigt abzuschreiben.

Kommissionsminderheit 1 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt A1 / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag Dispositivpunkt A2:

Xenia Voellmy (GLP): Gerne stelle ich Ihnen die Minderheit 1 zur Dispositivziffer A1 vor. Die GLP steht hinter einem starken, leistungsfähigen ÖV in der Stadt Zürich. Er ist für unsere Klimaziele, die Lebensqualität sowie eine funktionierende Stadtentwicklung zentral. Es ist uns wichtig, bei einem Geschäft dieser Grössenordnung sorgfältig hinzusehen. Die ursprüngliche Vorlage präsentierte einen Rahmenkredit von 450 Millionen Franken in voller Kompetenz des Stadtrats. De facto würden wir damit die strategische und finanzielle Steuerung des ÖV-Ausbaus weitgehend aus der Hand des Gemeinderats und der Bevölkerung geben. Das halten wir für problematisch. Mit unserem Änderungsantrag wollen wir den Kredit auf die Planung und Projektierung des ÖV fokussieren und darum auf 80 Millionen Franken ansetzen. Die Planung ist dringend nötig. Der Stadtrat soll die Möglichkeit haben, Projekte voranzutreiben, Varianten zu prüfen und Grundlagen für zukünftige Entscheidungen zu schaffen. Über die Umsetzung, also die grossen finanziellen Investitionen, soll aber weiterhin im Gemeinderat und letztlich vom Volk entschieden werden. Die Finanzierung des ÖV ist im Kanton Zürich klar geregelt. Über den Verkehrsfonds leisten wir als Stadt unseren Beitrag zur ÖV-Entwicklung. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, das System einseitig zu ersetzen oder vorzufinanzieren.



Unser Vorschlag schafft deshalb die richtige Balance: Handlungsspielraum für den Stadtrat in der Planung, demokratische Mitsprache und Kontrolle bei der Umsetzung sowie Respekt vor den bestehenden Finanzierungsstrukturen. Der Antrag der Grünen geht in eine ähnliche Richtung, wie Markus Knauss (Grüne) bereits gesagt hat. Auch er reduziert den Rahmenkredit auf 80 Millionen Franken. Der entscheidende Unterschied liegt im Verwendungszweck. Im Antrag der Grünen geht es zusätzlich um betriebliche Netzoptimierungen wie Dienstgleise und Wendeschlaufen. Darin sieht die Minderheit 1 ein Problem. Auch solche Massnahmen greifen aktiv in unseren Stadtraum ein, sind damit politisch relevant und sollten nicht pauschal delegiert werden. Es geht nicht um Misstrauen gegenüber dem Stadtrat, sondern darum, dass das Parlament und bei Bedarf auch die Bevölkerung über die Ausgestaltung unseres Stadtraums mitentscheiden können. Darum sagen wir Ja zu einem starken ÖV, aber auch Ja zu guter Governance und demokratischer Mitbestimmung. Ich stelle Ihnen jetzt noch die Mehrheit zur Dispositivziffer A2 vor. Bei dieser geht es um die zentrale Frage, wer über die Verwendung dieser Mittel entscheidet. Die ursprüngliche Vorlage sieht vor, dass der Stadtrat über die Aufteilung des gesamten Rahmenkredits entscheidet. Bei einem Kredit dieser Grössenordnung braucht es eine angemessene demokratische Kontrolle. Deshalb schlagen wir eine pragmatische Kompetenzregelung vor. Der Gemeinderat entscheidet bei Ausgaben über 5 Millionen Franken, der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken. Diese Aufteilung stellt sicher, dass politisch relevante Projekte weiterhin im Parlament diskutiert und entschieden werden. Gleichzeitig gibt sie dem Stadtrat den Spielraum, um kleinere Projekte effizient und ohne Verzögerung umzusetzen.

Kommissionsminderheit 2 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt A1 / Kommissionsminderheit Änderungsantrag Dispositivpunkt A2 und Schlussabstimmung Dispositivpunkt B:

Martina Zürcher (FDP): Die Minderheit 2, bestehend aus FDP, Die Mitte/EVP und AL, möchte die beiden Änderungsanträge zu Dispositivziffer A1 ablehnen. Für das, was übrigblieb, bringt ein Rahmenkredit kaum einen Mehrwert gegenüber dem normalen Weg über Einzelgeschäfte in Gemeinderatskompetenz. Entweder möchten wir den ÖV verbessern und so grössere Projekte vorziehen und auch mitfinanzieren oder eben nicht. Eine Alibi-Zwischenlösung ist nicht sinnvoll. Die Minderheit zu Dispositivziffer A2, bestehend aus FDP und Die Mitte/EVP, lehnt den Änderungsantrag ab. Es ist uns bewusst, dass es beim Rahmenkredit Velo über 350 Millionen Franken ebenfalls einen solchen Antrag gab. Beim ÖV liegen aber praktisch alle Projekte über der Limite und lösen häufig Strassenbauprojekte aus, die sowieso Gemeinderatsgeschäfte sind. Die Minderheit bei Dispositivpunkt B will den Vorstoss der FDP nicht abschreiben, der 300 Millionen Franken forderte, während nun 80 Millionen Franken gesprochen werden. Der Stadtrat kann dem Gemeinderat erneut eine Weisung vorlegen, die vielleicht mehr hergibt.

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung Dispositivpunkte A1–A3:

Michael Schmid (AL): Beide Varianten sind eine Farce. Die Weisung über 450 Millionen Franken war ein finanzpolitischer Fehler. Damit hat der Stadtrat signalisiert, dass



wir vor dem Kanton kapitulieren. Er hat angeboten, dass die Stadt Zürich systematisch die Aufgaben des Kantons übernimmt. Aus genau diesem Grund hatten wir bereits die damalige Motion der FDP abgelehnt. Schauen wir uns das Muster an. Auf kantonaler Ebene werden fortwährend Steuern gesenkt. Gleichzeitig wird von den Bürgerlichen versucht, die Kosten für die Infrastruktur auf die Gemeinden und Städte abzuwälzen. Der kantonale Verkehrsfonds ist mit über 800 Millionen Franken geäufnet. Die bürgerliche Mehrheit im Kanton hat im Jahr 2018 versucht, den Fonds auszutrocknen, indem sie die jährlichen Beiträge massiv gekürzt hat. Damit ist sie an der Urne gescheitert. Das Volk hat entschieden, dass es Sache des Kantons ist, die ÖV-Infrastruktur zu finanzieren. Dennoch tat der Stadtrat mit seinem Antrag so, als ob wir das Geld selbst einschiessen müssten. Das wäre eine Einladung an den Kanton, sich endgültig aus der ÖV-Finanzierung in der Stadt Zürich zurückzuziehen. Die beiden Anträge über 80 Millionen Franken sind nichts anderes als eine Verlegenheitslösung. Grüne, SP und GLP haben sich nicht getraut, Nein zu sagen – aus Angst, sie könnten als ÖV-Gegner wahrgenommen werden. Aber es geht nicht um ein Ja oder ein Nein zum ÖV. Es geht um eine sinnvolle Finanzierung der Infrastruktur nach dem Erfolgsmodell des ZVV. Die 80 Millionen Franken sind finanztechnisch völlig unnötig. Erstens soll das Geld nur noch für Planungen und Vorleistungen ausgegeben werden. Der ZVV übernimmt diese Kosten, wenn er ein Projekt als prioritär ansieht. So wäre es jedenfalls vorgesehen. So wäre es, würden die Bürgerlichen im Kanton nicht versuchen, das System zu hintergehen. Erachtet der ZVV das Projekt nicht als prioritär und will er die Umsetzung nicht finanzieren, ergibt es auch für die Stadt keinen Sinn, Millionen in die Planung zu stecken. Zweitens haben wir für diese Planung bereits alle nötigen Kompetenzen. Der Stadtrat kann Projekte bis 2 Millionen Franken allein beschliessen. Wir im Gemeinderat haben Kompetenzen bis 20 Millionen Franken. Fast alle Projekte auf der Liste der VBZ zum Antrag sind Wendeschleifen oder Dienstgleise, können also problemlos über den normalen Weg finanziert werden. Es braucht diesen pauschalen Rahmenkredit von 80 Millionen Franken nicht. Es gibt nur eine Ausnahme: das Tram auf der Rautistrasse, das 30–50 Millionen Franken kosten würde. Über ein solch grosses Projekt sollte abgestimmt werden, gemeinsam mit dem zugehörigen Strassenbaukredit. STR Michael Baumer hat uns beim Tram Affoltern beschwichtigt, die 60 Millionen Franken, die die Stadt in den Verkehrsfonds einzahlt, kämen wieder zurück, weil nur Tramprojekte richtig teuer seien, den Fonds wirklich belasten würden und es fast nur in der Stadt solche gäbe. Die heutige Vorlage zeigt, dass auch er nicht wirklich daran glaubt. Die AL und die SVP machen dabei nicht mit. Wenn der Kanton seine Verantwortung für die Infrastruktur nicht mehr wahrnimmt, müssen wir das Finanzierungsmodell des VBZ besprechen.

Weitere Wortmeldungen:

Attila Kipfer (SVP): In dieser Weisung geht es um 450 Millionen Franken für ein paar Projekte und den vorzeitigen Ausbau der ÖV-Infrastruktur bis ins Jahr 2040. Jedes Jahr sollen 30 Millionen Franken dafür aufgewendet werden. Die Projekte sind bereits geplant. Es geht lediglich darum, sie schneller zu realisieren. Ein grosser Teil des Betrags ist für eine angepasste Planung, Projektgestaltung und zusätzliche Aufwendungen gedacht. Bis ins Jahr 2040 wird mit 68 000 zusätzlichen in der Stadt Zürich wohnhaften



Personen gerechnet. Die grosse Zahl und die Geschwindigkeit der Zuwanderung stellen uns vor immer grössere Herausforderungen. Es müssen immer mehr Infrastrukturprojekte schnellstmöglich realisiert werden. Wir können mit dem Tempo nicht mehr mithalten. Weiter wird in der Weisung argumentiert, dass wir die Netto-Null-Ziele bis zum Jahr 2040 erreichen wollen – unabhängig davon, wie unbedeutend unser Beitrag dazu wäre. Dafür weitere 450 Millionen Franken aufwenden? Sicher nicht. Der ZVV könnte einen gewissen Teil der Kosten übernehmen. Es wird dabei mit einem ZVV-Rahmenkredit und einem Verkehrsfonds gearbeitet. Um herauszufinden, wie viel der ZVV zahlt, muss ein projektspezifisches und detailgetreues Beitragsgesuch eingereicht werden. Das wurde scheinbar noch nicht gemacht. Somit wissen wir gar nicht, ob und mit welchem Betrag sich der Kanton Zürich an diesen Projekten beteiligt – es besteht die Gefahr, dass er es schlussendlich gar nicht tut. Es gibt mehrere Gründe, weshalb der Kanton Zürich es ablehnen könnte. Das Projekt könnte zu spezifisch für den Kanton sein und damit keinen Mehrwert bieten. Wir verstehen nicht, weshalb der Kanton Zürich und der ZVV in der Planung dieser Etappen und der vorgezogenen Projekte nicht besser eingebunden wurden. Wir haben immer mehr Schulden und es geht uns finanziell nicht mehr gut. Der Rahmenkredit ist ein Freibrief für unsauberes Arbeiten. Weil wir keinen zusätzlichen Klimabonus zahlen wollen, lehnen wir von der SVP-Fraktion den Rahmenkredit über 450 Millionen Franken ab. Im Änderungsantrag 1 geht es um 80 Millionen Franken und ein paar ausgewählte Massnahmen, welche kurzfristig einen Nutzen bringen könnten. Die SVP-Fraktion findet nach wie vor, dass zuerst beim Kanton Zürich angeklopft werden sollte. Dennoch sind 80 Millionen Franken tragbarer. Deshalb befürworten wir den Änderungsantrag 1. Der Änderungsantrag 2 der FDP fordert ebenfalls 450 Millionen Franken, nur nicht mehr in alleiniger Stadtratskompetenz. Diesen lehnen wir ab.

Anna Graff (SP): *Die SP unterstützt den ÖV-Rahmenkredit von 80 Millionen Franken gemäss Antrag der Grünen. Wie Markus Knauss (Grüne) ausgeführt hat, wurde das Geschäft ausführlich in der SK SID/V diskutiert. Es wurde deutlich, dass wir ÖV-Projekte heute vorantreiben müssen, damit sie im vorgesehenen Zeithorizont gemäss Netzentwicklungsstrategie realisiert werden können. Keines der Projekte ist schon so weit, dass ein Kredit über Hunderte Millionen von der Projektierung bis zur Realisierung gerechtfertigt werden könnte. Es liegen noch keine Machbarkeitsstudien, keine ausgereiften Vorprojekte und keine belastbaren Kostenschätzungen vor, auch was die Perspektive von Rückzahlungen oder der Gesamtabwicklung über den regulären Finanzierungsprozess via Kanton und ZVV anbelangt. Aus Sicht der SP gibt es noch keine Entscheidungsgrundlage dafür, dass die Stadt Zürich 450 Millionen Franken finanzieren soll. Wir finden es aber richtig, jetzt einen Schritt zu machen, um den ÖV zu stärken und für die Zukunft zu wappnen: die Projektierung und Planung mit den dafür benötigten 80 Millionen Franken. Damit können die nötigen Vorstudien und Vorprojekte ausgelöst werden, auch falls der Kanton die Prioritäten anders setzen würde. Dieser Schritt ermöglicht es, Antworten auf einige zentrale Fragen zu erhalten: Welche Projekte werden tatsächlich realisiert? Mit welcher Priorität, Finanzierungsmechanik und welchen Folgekosten für die Stadt? Mit welchen politischen Mitwirkungsmöglichkeiten können Bevölkerung und Gemeinderat absichern, dass schlussendlich quartierverträgliche Projekte vorliegen, die politische Mehrheiten erreichen? Sobald diese Fragen geklärt sind, kann der Stadtrat immer noch*



mit einzelnen Anträgen für konkrete Umsetzungen, die den ZVV nicht überzeugen würden, in den Rat kommen. Der Gemeinderat und allenfalls die Stimmbevölkerung könnten dann bewusst entscheiden, ob die Stadt die finanzielle Verantwortung übernehmen soll, die eigentlich beim Kanton läge. Die SP konnte sich wie die Grünen für den Vorschlag erwärmen, der in der Weisungsberatung von der Verwaltung eingebracht wurde. Mit der Ergänzung der Planung, Projektierung und Realisierung betrieblicher Netzoptimierungen, also Dienstgleise und Wendeschlaufen, wird es möglich sein, die Netzstabilität und Resilienz zu stärken. Wenn das Geld aufgebraucht oder klar würde, dass die Realisierung über die Projektierung hinaus von der Stadt finanziell abgesichert werden müsste, steht es dem Stadtrat offen, eine Zweckerweiterung oder eine Aufstockung des Rahmenkredits zu beantragen. Martina Zürcher (FDP) behauptete, der Änderungsantrag wolle keine zusätzlichen Investitionen in den ÖV. Michael Schmid (AL) hat gesagt, wir wollten bloss nicht Nein sagen. Beides stimmt nicht. Wir sagen Ja zur Finanzierung des Vorwärtsmachens, Ja zur Projektierung und Ja zur Schaffung nötiger Grundlagen, damit über die weitergehende Finanzierung entschieden werden könnte, falls der ZVV nicht mitzöge. Wir sagen Ja zur direkten Realisierung netzoptimierender Massnahmen. Wir haben vor ein paar Wochen als Gemeinderat ohne Gegenantrag eine Motion der SP und Grünen überwiesen, um eine Tramwendeschleife am Sihlquai zu realisieren und um den ÖV-Umbau im Raum Hauptbahnhof/Central voranzutreiben. Wer behauptet, es gäbe heute nur die zwei Möglichkeiten – 450 Millionen Franken sofort zu sprechen oder sich überhaupt nicht für eine Stärkung des ÖV zu interessieren – verkennt die Diskussion, die wir in den letzten Monaten in der SK SID/V differenziert und produktiv geführt haben. Wir haben eine gute Möglichkeit gefunden, um die ÖV-Projekte vorwärtszubringen. Wir ermöglichen die Planung, Projektierung und gezielte betriebliche Verbesserungen. Wir haben einen konkreten Mehrwert für die VBZ und den ÖV-Ausbau in der Stadt Zürich.

Sandra Gallizzi (EVP): Martina Zürcher (FDP) hat bereits dargelegt, weshalb auch die EVP-Fraktion die Änderungsanträge ablehnt. Der ÖV spielt bei der Erreichung der städtischen Ziele im Bereich Mobilität, Klima, Wirtschaft und Stadtentwicklung eine zentrale Rolle. Die Stadt setzt sich für einen attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlichen ÖV ein. Dazu gehört der fortlaufende Ausbau des Angebots. Die Fraktion Die Mitte/EVP bedauert, dass die Mehrheit der SK SID/V den vom Stadtrat beantragten Rahmenkredit von 450 Millionen Franken nicht unterstützt. Damit hätte der Stadtrat die Möglichkeit, unseren ÖV weiter auszubauen und zu stärken. Wir verpassen Chancen. Der Auftrag aus dem Postulat wird aus unserer Sicht nicht erfüllt, darum schreiben wir es nicht ab.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Eine kleine Minderheit der Grünen, bestehend aus mir, lehnt Weisung wie Vorstösse ab. Mit der Weisung GR Nr. 2025/303 beantragt der Stadtrat 450 Millionen Franken für den vorgezogenen Bau von Tramverbindungen und einem Busvorläufer in Altstetten–Albisrieden. Als Quartierbewohner unterstütze ich das Anliegen sehr. Die vier Projekte sind aber noch so schemenhaft skizziert, dass es zu früh ist, um über einen Rahmenkredit abzustimmen. Ich staune über die FDP, die letzte Woche noch die bessere Anbindung des Grünau-Quartiers in Altstetten mit dem Argument abgelehnt hat, es sei zu teuer. Jetzt ist sie bereit, ihrem Stadtrat einen Blankoscheck über



450 Millionen zu geben. Den Vorschlag der GLP, den Rahmenkredit zu reduzieren und auf Planungen zu beschränken, finde ich gut. Damit könnten die Projekte vorwärtsgebracht werden. Ich störe mich aber sehr an der Bagatellgrenze von 5 Millionen Franken. Martina Zürcher (FDP) hat gesagt, dass damit alle Planungsprojekte dem Gemeinderat vorgelegt werden müssten. Den Vertrauensvorschuss des Rahmenkredits wäre ich bereit zu geben. Die Bagatellgrenze jedoch geht in Richtung Mikromanagement. Die VBZ schlugen vor, Kleinprojekte wie Dienstgleise und Wendeschlaufen in den reduzierten Rahmenkredit zu packen. Das ist sicher sinnvoll. Das VBZ-Netz hat kritische Engpässe, die behoben werden müssen. Dieser Vorschlag hat aber nichts mit der ursprünglichen Weisung zu tun. Ich kann keiner Weisung zustimmen, die den Ausbau des ÖV in Altstetten vorsah und jetzt Wendeschlaufen in Wollishofen und Tiefenbrunnen beinhaltet.

Martina Zürcher (FDP): Von uns stammt die Motion, die zu einem Postulat umgewandelt wurde, als Ursprung dieser Weisung. Der Stadtrat wurde beauftragt, dem Gemeinderat einen Rahmenkredit zu unterbreiten, mit welchem Infrastrukturbauten in der Stadt Zürich vorangetrieben werden können, damit der ÖV schneller und pünktlicher wird. Die Parteien, die den Vorstoss abgelehnt hatten, bleiben dieser Ablehnung treu. Sie sind nicht bereit, den ÖV auszubauen, wenn es etwas kostet. Für die SP bedeutet ÖV-Förderung, mit 140 Millionen Franken jährlich ÖV-Billette zu subventionieren, aber nicht, einmalig 450 Millionen Franken für echte ÖV-Verbesserungen zu zahlen. Die FDP ist seit vielen Jahrzehnten die ÖV-Partei in der Stadt Zürich. Wir sind für einen gut ausgebauten, pünktlichen und leistungsfähigen ÖV. Nur so ist er attraktiv und kann die grosse Masse durch unsere Stadt bewegen. Die FDP ist für die unveränderte Weisung des Stadtrats.

Markus Knauss (Grüne): Martina Zürcher (FDP), ihr seid nicht die ÖV-Förderungspartei, sondern die Steuersenkungspartei auf kantonaler Ebene. Schlussendlich kann der Kantonsrat sagen, er möchte die Steuern weiter senken, weil die Stadt Zürich sowieso alles selbst zahlt. Die spannende Ausgangslage ist nun der reduzierte Rahmenkredit. Vor drei Wochen waren wir fast alle mit dem Tram Affoltern unzufrieden. Die Planung geriet ausser Rand und Band. Wir wurden in der SK SID/V immer wieder informiert, hatten aber nie die Möglichkeit, institutionell einzuschreiten. Der Rahmenkredit von 80 Millionen Franken gibt uns diese Möglichkeit. Es ist dann der Job der SK SID/V oder des Gemeinderats, mit Anträgen zu reagieren, wenn sie etwas ändern möchten.

Andreas Egli (FDP): Die FDP reichte im Jahr 2021 die Motion GR Nr. 2022/35 ein, die 300 Millionen Franken für Infrastrukturbauten forderte, damit Fahrzeiten reduziert, die Pünktlichkeit und Fahrplandichte erhöht werden können. Wenn der Kanton etwas bezahlt, kann die Stadt dies mit dem Geld vorfinanzieren. Es war klar, dass damit auch Leistungen finanziert werden sollten, die vom Kanton nicht abgegolten werden. Departement und Stadtrat wollten 450 Millionen Franken einsetzen – vielleicht auch vor dem Hintergrund, dass ähnlich grosse Beträge für die Veloförderung oder die Vergünstigung von Tickets vom Gemeinderat gesprochen wurden. So betrachtet wäre es angemessen, für den ÖV vergleichbare Beträge einzusetzen. Im «Kreativworkshop» der SK SID/V



ging es vor allem um Mikromanagement. Es wurde diskutiert, ob Planung und innovative Produkte und Projekte einbezogen werden könnten. Das war der Vorschlag der GLP in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat. Grüne und SP waren gegen die Innovation. Ihre vorgeschlagene Lösung ist knauserig, technologiefeindlich und das Gegenteil von innovativ. Wir möchten beim Vorschlag des Stadtrats bleiben. Schlussendlich werden wir den 80 Millionen Franken aber zustimmen – wir nehmen, was wir kriegen.

Michael Schmid (AL): *Das Anliegen, die ÖV-Tickets zu verbilligen, hat im Gemeinderat keine Mehrheit gefunden. Markus Knauss (Grüne), um in die Projektierung einzugreifen, brauchen wir den Rahmenkredit nicht. Ohne Rahmenkredit haben wir mehr Möglichkeiten einzugreifen, weil die Schwelle bei 2 Millionen Franken nicht bei 5 Millionen Franken liegt. Wir sind nicht gegen Innovationsprojekte – im Gegenteil. Darum möchten wir nicht den Rahmenkredit, sondern die Innovationsprojekte in der SK SID/V besprechen. Zu den Netto-Null-Zielen: Der ÖV braucht viel weniger Ressourcen – Energie, Fläche und andere Parameter – als der Autoverkehr. Allerdings ist der Bau zusätzlicher ÖV-Infrastruktur allein nicht zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs oder CO₂-Ausstosses geeignet. Die motorisierten Verkehrssysteme sind angebotsorientiert. Das Autoverkehrssystem in der Stadt Zürich ist – gleich wie in jedem urbanen System, egal wie viele Spuren es hat – zu Stosszeiten ausgereizt. Wird eine zusätzliche Tramlinie gebaut, können zwar Menschen vom Auto zum Tram wechseln, aber die freie Kapazität wird schnell von anderen eingenommen. Wenn ÖV-Projekte zur Erreichung der Netto-Null-Ziele beitragen sollen, muss gleichzeitig die Kapazität des Autoverkehrs reduziert werden. Nun geht es um die Frage, ob das bewährte, international anerkannte Finanzierungssystem des ZVV für Steueroptimierungen der Bürgerlichen aufgegeben werden soll.*

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

STR Michael Baumer: *Die Debatte hat gezeigt: Zürich ist eine ÖV-Stadt. Es ist wichtig, dass wir das Tram- und Busnetz der VBZ ausbauen – im Kontext des Bevölkerungswachstums und der Netto-Null-Ziele. Bereits in der Weisung zu den Netto-Null-Zielen, über die die Bevölkerung abstimmte, stand, dass dies mit Kosten verbunden ist. Wir wollen die Polyzentrik der Stadt stärken, auch im Norden und Westen ein Nebenzentrum erstellen. Dafür haben die VBZ die «Netzentwicklungsstrategie 2040» veröffentlicht. Der Stadtrat hat diese beschlossen. Sie ist selbstverständlich mit dem ZVV abgesprochen, also diese drei Etappen bis ins Jahr 2050. Wir haben die Vorlage mit dem Zweck der Beschleunigung der Ausbauten unterbreitet, damit wir die Innenstadt entlasten und das Ringsystem schneller vorantreiben können. Wir haben einen Rahmenkredit von 450 Millionen Franken vorgeschlagen – umgerechnet auf die 15 Jahre bis ins Jahr 2040 30 Millionen Franken jährlich. Verglichen mit 140 Millionen Franken für billigere Tickets ist das ein kleiner Betrag. Wenn mit den billigeren Tickets mehr Passagiere kommen, müssen diese auch transportiert werden. Kurz ein Exkurs zum Finanzierungssystem des ÖV im Kanton Zürich: Der Verkehrsfonds des Kantons Zürich wird jährlich vom Kanton mit 70 Millionen Franken gefüllt – ohne Beiträge der Stadt. Selbstverständlich ist auch*



die Stadt Zürich Teil des Kantons und wir bezahlen Steuern. Wir bezahlen einen Betriebsbeitrag. Der Verkehrsfonds enthält aktuell 800 Millionen Franken. In der Finanzplanung vorgesehen sind das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten. Für das Tram Affoltern haben wir 60 Millionen Franken gesprochen. Dazu kommen 300 Millionen Franken aus dem Verkehrsfonds minus den Betrag des Bundes. Der Verkehrsfonds wird mit diesen zwei Projekten geleert. Er wird wieder mit 70 Millionen Franken jährlich gefüllt, aber diese sind für die Tramtangente Nord und die Glattalbahn-Verlängerung Richtung Innovationspark vorgesehen. Wenn wir bis ins Jahr 2040 weitere grössere Projekte vorantreiben wollen, stellt sich die Frage, ob die Stadt Zürich bereit ist, selbst Geld einzuschiessen. Für die Projekte existieren aktuell Machbarkeitsideen und noch keine Vorprojekte. Viele möchten die Objektkredite einzeln diskutieren und dem Stadtrat nicht jetzt schon die Umsetzung per Rahmenkredit übertragen. Wir werden die Objektkredite vorlegen. Der Kanton ist nicht verpflichtet, die Infrastrukturen aus dem Topf zu finanzieren. Selbstverständlich haben wir mit dem Kanton über die Finanzierung gesprochen. Wir gehen davon aus, dass er sie bezahlt, solange er das Gesetz nicht ändert. Die SK SID/V hat die Dringlichkeit des Ausbaus erkannt und möchte die Planung vorantreiben. Wir können nur nicht sicher sein, dass die Finanzierung für die Umsetzung dann steht. Allerdings gibt es auch Spielraum bei der Planung, wenn es zu Verzögerungen kommt – zum Beispiel, wenn der Kanton bei der Planung auf die Bremsen tritt. Es ist immer noch eine Beschleunigung, die wir vorantreiben können. Nur mit der Änderung der GLP hätte der Stadtrat die Weisung zurückgezogen. Deshalb war es wichtig, dass die SK SID/V kreativ wurde und wir die betrieblichen Netzoptimierungen vorantreiben können. Wir wollen damit mehr Flexibilität im Betrieb erreichen, bspw. beim Umfahren von Demos oder Fussballspielen. Damit können auch bessere Arbeitsbedingungen für das Personal erreicht werden. Es ist ein Zeichen des Gemeinderats, dass der Ausbau schneller vorangetrieben werden soll. Die Frage der Finanzierung ist damit jedoch nicht geklärt. Auch die Frage, ob wir unabhängig vom Verhältnis zwischen Stadt und Kanton eine Beschleunigung des ÖV-Ausbaus wollen, ist nicht geklärt. Wir erlauben uns, dem Parlament diese Frage nochmals vorzulegen. Markus Knauss (Grüne) hat am Anfang gesagt, es brauche keinen städtischen Verkehrsfonds. Ich wage zu bezweifeln, dass wir ohne ein anderes Finanzierungsinstrument eine Beschleunigung erreichen. In der Mehrjahresplanung des kantonalen Verkehrsfonds wird aufgezeigt, wofür er ausgegeben wird. In diesem Sinn wäre ich froh, Sie würden der ursprünglichen Vorlage zustimmen. Nur dann können wir von Anfang an sicherstellen, dass die Umsetzung finanziert wird. Wenn Sie das nicht tun, werden wir die Finanzierung separat diskutieren müssen.

Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt A1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A1:

1. Für ~~den Ausbau~~ die Planung und Projektierung der ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe auf Stadtgebiet ~~mittels Einlagen in den Verkehrsfonds sowie Betriebsbeiträge an den ZVV, direkte finanzielle Leistungen für städtische ÖV-Projekte oder finanzielle Leistungen an eine Infrastrukturgesellschaft~~ sowie für die Realisierung



von betrieblichen Netzoptimierungen – insbesondere Dienstgleisen und Wendeschlaufen – wird ein Rahmenkredit von 45080 Millionen Franken bewilligt.

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A1:

1. Für ~~den Ausbau~~ die Planung und Projektierung der ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe auf Stadtgebiet ~~mittels Einlagen in den Verkehrsfonds sowie Betriebsbeiträge an den ZVV, direkte finanzielle Leistungen für städtische ÖV-Projekte oder finanzielle Leistungen an eine Infrastrukturgesellschaft~~ wird ein Rahmenkredit von 45080 Millionen Franken bewilligt.

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)
Minderheit 1:	Referat: Xenia Voellmy (GLP); Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP)
Minderheit 2:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Michael Schmid (AL)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	36 Stimmen
Antrag Mehrheit	50 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>27 Stimmen</u>
Total	113 Stimmen
= absolutes Mehr	57 Stimmen

Keiner der Anträge erhält das absolute Mehr; für die 2. Abstimmung ist der Antrag der Minderheit 1 ausgeschieden.

2. Abstimmung:

Dem Antrag der Mehrheit wird mit 77 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zugestimmt.

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A2:



12 / 13

2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet der Stadtrat:
- a. der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken;
 - b. der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivpunkte A1–A3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivpunkten A1–A3.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivpunkte A1–A3.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 92 gegen 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) 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: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Jürg Rauser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP)



13 / 13

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 86 gegen 28 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Für die Planung und Projektierung der ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe auf Stadtgebiet sowie für die Realisierung von betrieblichen Netzoptimierungen – insbesondere Dienstgleisen und Wendeschlaufen – wird ein Rahmenkredit von 80 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet:
 - a. der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken;
 - b. der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken.
3. Die Aufwendungen, die dem Rahmenkredit gemäss Ziffer 1 belastet werden, können von der Kreditsumme für Einzelvorhaben in Abzug gebracht werden.

B. In eigener Befugnis und unter Ausschluss des Referendums:

Das Postulat, GR Nr. 2022/35, der FDP-Fraktion betreffend Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte wird als erledigt abgeschlossen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 8. April 2026 gemäss Art. 35 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat