



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 1. Oktober 2025

GR Nr. 2025/443

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

1. Zweck der Vorlage

Mit dem Projekt Tram Affoltern wird eine attraktive Direktverbindung vom Quartier Affoltern in die Zürcher Innenstadt geschaffen. Die neue Tramlinie führt vom Brunnenhof entlang der Wehntalerstrasse bis ins Holzerhurd. Das Projekt umfasst neben dem Bau einer neuen Tramlinie mit sieben neuen Haltestellen auch die Neugestaltung und Aufwertung von kommunalen und überkommunalen städtischen Strassen, die mit der neuen Tramlinie in Zusammenhang stehen. Das Tram Affoltern bildet einen wesentlichen Bestandteil der Verkehrserschliessung von Zürich Nord und der Netzentwicklung der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Gleichzeitig mit der Realisierung des Trams werden Anlagen und Werke erneuert und angepasst.

Für das Bauprojekt Tram Affoltern («Gesamtvorhaben») fallen Kosten von insgesamt Fr. 561 950 000.– an. Davon entfallen Fr. 97 366 000.– auf gebundene einmalige Ausgaben für Strassen-, Kanal-, Werkleitungsbau sowie Anlagenersatz und weitere Fr. 464 584 000.– auf neue einmalige Ausgaben.

Von den neuen einmaligen Ausgaben werden im Sinne des Nettoprinzips gestützt auf § 110 Abs. 2 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) die zugesicherten Beiträge Dritter im Umfang von Fr. 365 515 000.– abgezogen. Nach diesem Abzug fallen neue einmalige Netto-Ausgaben von Fr. 99 069 000.– für mit der Errichtung der Traminfrastruktur zusammenhängende Erneuerungs- und Aufwertungsmassnahmen sowie Landübertragungen an. Hinzuzurechnen sind Fr. 60 000 000.–, die die Stadt als Beitrag an den kantonalen Verkehrsfonds leistet. Für die Stadt fallen damit neue einmalige Netto-Ausgaben von insgesamt Fr. 159 069 000.– an.

Aus Praktikabilitätsgründen wurde zwischen Stadt und Kanton für die Umsetzung des Tramprojekts ein Kostenteiler vereinbart, nach welchem sämtliche Kosten des Projekts Tram Affoltern aufgeteilt werden.

2. Ausgangslage

Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2040 mehr als 500 000 Menschen in Zürich leben werden und bis dahin rund 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Einen Grossteil der künftigen Verkehrsentwicklung soll der öffentliche Verkehr (öV) aufnehmen. Die VBZ erwarten einen erheblichen Nachfragezuwachs auf den Tram- und Buslinien (+30 % bis 2040 und +50 % bis 2050). Das grösste Wachstum ist dabei in Zürich Nord und Zürich West zu erwarten, wo sich die Schwerpunkte der Stadtentwicklung befinden. Schon heute zeichnen sich im Zürcher öV-Netz Engpässe ab und das starke Wachstum verlangt einen gezielten Ausbau des Tram- und Busangebots. Hinzu kommt das städtische Netto-Null-Ziel bis 2040. Um dieses Ziel



2/24

zu erreichen, ist eine verstärkte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf einen leistungsfähigen und elektrifizierten ÖV notwendig. Darum müssen die VBZ ihre Transportkapazitäten entsprechend dem zu erwartenden Nachfragezuwachs steigern.

Affoltern ist in den vergangenen Jahren schnell gewachsen und stellt heute ein bedeutendes Entwicklungsgebiet der Stadt dar. Lebten zur Jahrtausendwende rund 18 000 Menschen im Quartier, werden es gemäss Prognosen in 20 Jahren nahezu doppelt so viele Bewohnerinnen und Bewohner sein. Der Stadtteil wird nebst der S-Bahn nur durch Buslinien erschlossen. Schon heute sind diese während Spitzenzeiten stark ausgelastet, obschon beispielsweise auf der Linie 32 Doppelgelenkbusse im 6-Minuten-Takt eingesetzt werden. Bis ins Jahr 2040 werden 12 000 Fahrgäste pro Tag erwartet. Das Tram Affoltern bietet, unter der Annahme eines 7,5-Minuten-Taktes, eine Kapazitätssteigerung von rund 50 % gegenüber dem heutigen Trolleybus-Angebot.

Das Tram Affoltern ist mit der Linienführung entlang der Wehntalerstrasse im regionalen Richtplan der Stadt (Verkehr) eingetragen und war bereits Bestandteil der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» aus dem Jahr 2013. Die in den Jahren 2021–2023 erarbeitete Netzentwicklungsstrategie 2040 bestätigte den grossen Handlungsbedarf im Zürcher Norden und sieht als nachfolgende Ausbaustufe die Realisierung der Tram-Nordtangente vor, die auch einen Teil der Infrastruktur des Tram Affoltern nutzen wird.

Zurzeit sind die Projektierungsarbeiten auf einen Baubeginn im Jahr 2028 ausgerichtet. Auf der Grundlage einer geschätzten Gesamtbauzeit von rund dreieinhalb Jahren ist die Inbetriebnahme des Trams Affoltern frühestens ab 2031 möglich. Dies setzt jedoch voraus, dass die entsprechenden Kreditbeschlüsse rechtzeitig vorliegen und überdies die finanziellen Mittel für den Baustart zu diesem Zeitpunkt in den entsprechenden Finanzplanungen enthalten sind.

Das Gesamtvorhaben wird analog früherer städtischer Tramprojekte gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich projektiert und umgesetzt. Finanziert wird das Projekt Tram Affoltern gemeinsam durch Bund, Kanton und Stadt. Mit dessen Realisierung werden im gesamten Projektperimeter im Sinn des koordinierten Bauens auch gleichzeitig Anlagen und Werke erneuert, ergänzt, angepasst oder ersetzt. Die Ausgaben dafür trägt die Stadt allein.

3. Bauprojekt Tram Affoltern (Gesamtvorhaben)

3.1 Das neue Tram Affoltern

Das neu zu bauende Tramtrasse umfasst eine Länge von rund 4 km. Die Integration des Tramtrassees in den bestehenden Strassenraum und die Realisierung einer separaten Velo-Infrastruktur führen zu einem Ausbau der Wehntalerstrasse. Zwischen Brunnenhof (ehemals Radiostudio) und Holzerhurd werden dieselben Haltestellen bedient, an denen heute die Trolleybuslinie 32 hält (Birchdörfli, Neuaffoltern, Glaubtenstrasse, Einfangstrasse, Zehntenhausplatz, Hungerbergstrasse). Vom Brunnenhof bis nach Holzerhurd ist je Fahrtrichtung mit 7 Minuten Fahrzeit zu rechnen. Pro Stunde können 1500 Personen je Richtung befördert werden. Geplant ist ein Angebot im 7,5-Minuten-Takt.

Die neue Tramstrecke soll von der Linie 11 befahren werden. Sie verbindet Affoltern direkt mit dem Hauptbahnhof, der Bahnhofstrasse und dem See. Die bisher von der Linie 11 bediente

3/24

Strecke nach Auzelg übernimmt die Linie 15. Im Gegenzug endet die Buslinie 32 künftig am Bucheggplatz. In einer späteren zweiten Phase soll die Tram-Nordtangente Affoltern mit Oerlikon, Schwamendingen und Stettbach verbinden.

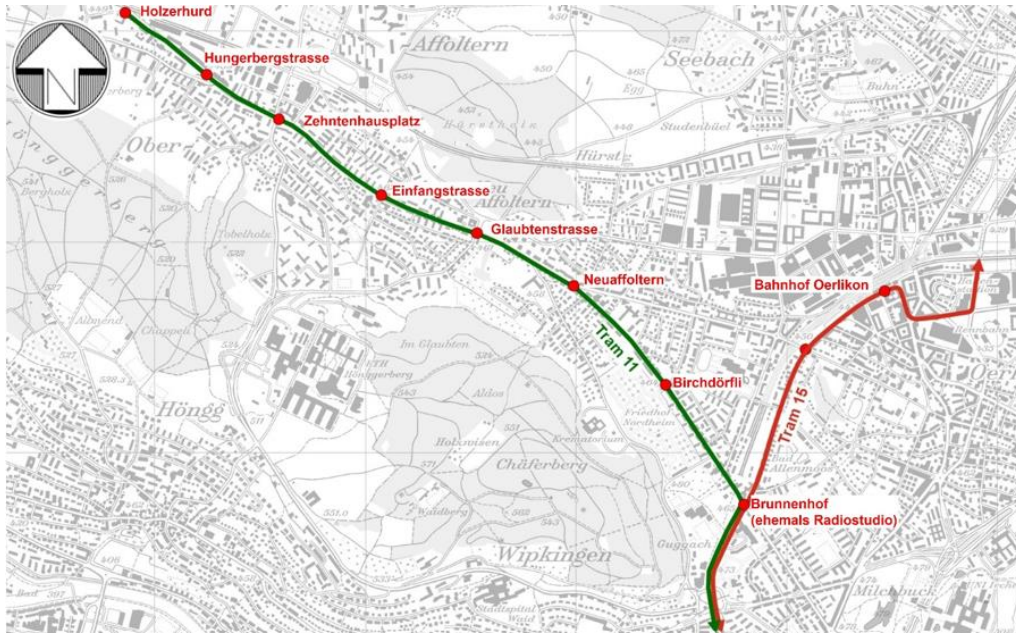


Abbildung 1: Trasseeverlauf und Haltestellen Tram Affoltern (zukünftige Tramlinie 11, in Grün)

Die neue zweigleisige Tramstrecke soll aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Wehntalerstrasse und zur Sicherstellung eines leistungsfähigen, barrierefreien und attraktiven öV grösstenteils vom MIV getrennt geführt werden. Das Trasse wird baulich abgesetzt und zwischen Neuaffoltern und Zehntenhausplatz gemeinsam von Bus und Tram genutzt. In diesem Bereich wird das öV-Trasse zur Mitbenutzung durch den Busverkehr mit einem Hartbelag versehen. Auf Abschnitten ohne Busverkehr wird ein baulich abgetrenntes Grüntrasse realisiert (unabhängiger Bahnkörper). Die Begrünung trägt zur Lärmreduktion sowie zur Speicherung und Verdunstung von Niederschlagswasser und damit zur Hitzeminderung bei. Mit dem Bau der neuen Tramlinie werden alte, nicht behindertengerechte Haltestellen im Projektbereich gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) hindernisfrei erstellt.

4/24

3.1.1 Detailbeschreibung der einzelnen Streckenabschnitte

Im Streckenverlauf der neuen Tramlinie sind die nachfolgenden Streckenabschnitte von besonderer Bedeutung.

Neuaaffoltern

Das Quartierzentrum Neuaaffoltern wird durch die zentrale Anordnung der Haltestellen für Tram und Bus und die Neugestaltung der Dreiecksfläche zwischen Wehntaler- und Regensbergstrasse aufgewertet (vgl. Abbildung 2 in der Beilage).

Knoten Glaubtenstrasse

In der Binzmühlestrasse wird eine kompakt angeordnete Bushaltestelle mit kurzen, attraktiven Umsteigewegen zur Tramhaltestelle realisiert. Der Radweg entlang der Wehntalerstrasse wird bis zur Einmündung Riedenhaldenstrasse fortgeführt. Die Oberfläche im Bereich Fronwald-/Riedenhaldenstrasse wird neugestaltet und mit einer neuen Buswendeschleife ausgerüstet.



Abbildung 2: Visualisierung des Knotens Glaubtenstrasse, Bushaltestelle

Zehntenhausplatz

Der Zehntenhausplatz wird umgebaut und in seiner Zentrumsfunktion gestärkt. Die MIV- und öV-Beziehungen werden verändert geführt. Die Wartehallendächer haben eine begrünte Dachfläche und werden die beiden Perrons auf der ganzen Länge überspannen und so einen grösstmöglichen Wetterschutz bieten. Der Fussverkehr wird künftig oberirdisch geführt. Die bestehende Fussgängerunterführung wird teiltrückgebaut.

5/24

Knoten Furttalstrasse

Der Bereich der ehemaligen Buswendeschleife Furttal wird durch einen neuen Quartierpark aufgewertet.

Holzerhurd

Die Tramwendeschleife ist auf der Südseite der Wehntalerstrasse, analog der heutigen Buswendeschleife, geplant. Der Bereich wird gestalterisch aufgewertet, für den Fuss- und Veloverkehr ist eine neue Brücke über die Wehntalerstrasse geplant. Zusätzlich zur Anordnung je einer Haltekante für den Ein- und Ausstieg wird für betriebliche Zwecke ein Überholgleis gebaut. Es ist ein Convenience-Shop vorgesehen, der unabhängig vom Projekt Tram Affoltern geplant und finanziert wird.

3.1.2 Strassenraumgestaltung

Mit der Strassenraumgestaltung wird die neue Tramlinie in das Stadtbild eingebettet. Das Gebiet entlang der Wehntalerstrasse und um den Zehntenhausplatz soll zu einem urbanen Kerngebiet werden, das einen grosszügigen Raum für Begegnungen bietet und einen effizienten, ungehinderten Fuss- und Veloverkehr begünstigt. Die bestehende Baumallee wird versetzt neu errichtet (vgl. auch Abbildung 5 in Beilage).



Abbildung 3: Visualisierung des Knotens Glaubtenstrasse, Tramhaltestelle

Fussverkehr

Mit dem Projekt Tram Affoltern werden der Wehntalerstrasse weitere Querungsmöglichkeiten hinzugefügt und standardmässig mit Schutzinseln auf beiden Seiten des öV-Trassees ausgestattet. Querungen, die über zwei MIV-Spuren verlaufen, werden durch eine Lichtsignalanlage



6/24

geregelt. Die Fusswege werden zwischen der Fahrbahn und dem Privatgrund grundsätzlich auf eine Breite von 4 m ausgebaut.

Veloverkehr

Die Veloinfrastruktur wird entlang der Wehntalerstrasse gemäss kommunalem Verkehrsplan Veloverkehr und der Velostrategie 2030 ausgebaut. Es sind Velostreifen in beide Fahrtrichtungen mit einer Breite von 1,5 m geplant. In Abschnitten mit einem erwarteten hohen Veloverkehrsanteil erfolgt die Veloführung auf breiten Velostreifen oder auf von der Fahrbahn getrennten Radwegen. Wichtige Knotenpunkte werden mit einem entsprechenden Angebot für Velofahrende ausgerüstet. Im Bereich der Quartierzentren und Haltestellen werden Veloabstellplätze erstellt.

Gestaltung und Grünraum

Grundsätzlich orientiert sich die Gestaltung des Strassenraums der Wehntalerstrasse an der Strategie Stadtraum und Mobilität 2040. Dies betrifft insbesondere den Strassenquerschnitt, in dem der Verkehrsraum von Trottoir und Vorzonen getrennt wird. Die Wehntalerstrasse soll gemäss städtischem Alleenkonzept zweiseitig mit Baumreihen ausgestattet werden. Die Allee wird als Mischallee ausgebildet und folgt so den Forderungen der Fachplanungen Hitzeminderung und Stadtbäume sowie der Fachplanung Stadtnatur.

Der Furttalpark wird neu erstellt. Um einen Beitrag zur Retention und Hitzeminderung zu erbringen, werden unversiegelte Flächen und Begrünungen maximiert. Die neuen Alleeebäume erhalten einen erweiterten und unterpflanzten Wurzelraum, der sich positiv auf das Wachstum und die Kronenbildung auswirkt.

MIV

Die Leistungsfähigkeit für den MIV auf der Hauptachse wird durch verschiedene Massnahmen aufrechterhalten. Die Funktion der Wehntalerstrasse als Ein-/Ausfallssachse wird nicht beeinträchtigt. Auf freier Strecke werden stadtauswärts je nach Abschnitt ein oder zwei Fahrspuren angeboten, stadteinwärts durchgehend eine Fahrspur. Die heutige Verkehrskapazität kann sowohl auf freier Strecke als auch an den Knotenpunkten nach wie vor abgewickelt werden und erfüllt somit die Anforderungen von Art. 104 Abs. 2^{bis} der Verfassung des Kantons Zürich (KV ZH, LS 101) an ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz.

Das im Rahmen des Tramprojekts erarbeitete Erschliessungskonzept hat zum Ziel, die Fahrdistanz des Quell-/Zielverkehrs möglichst gering zu halten und gleichzeitig eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Stark frequentierte Kreuzungspunkte von Schiene und Strasse werden mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet.

3.1.3 Weitere Arbeiten

Entlang der Tramstrecke wird ein Fahrleitungssystem mit etwa 300 Masten als Stützpunkte der Fahrleitungsanlage erstellt. Wo erforderlich, kommen Mauerhaken als Stützpunkte zum Einsatz.



7/24

Im Bereich der Tramwendeschleife Holzerhurd wird ein neues Gleichrichter-Unterwerk errichtet. Die bisherige Gleichrichteranlage Hungerbergstrasse und die Stromversorgung der Trolleybuslinie 32 werden fachgerecht zurückgebaut.

Das Projekt tangiert mehrere bestehende Fernwärmeleitungen und dazugehörige Bauwerke im Netz Zürich Nord. Die betroffenen Leitungen und Bauwerke werden verlegt. Während dem Bau wird der Fernwärmebetrieb durch Provisorien aufrechterhalten.

Aufgrund des Projekts müssen die bestehende Wasserverteilhauptleitung und andere Leitungen teilweise angepasst werden.

3.2 Erneuerungen, Anpassungsarbeiten und Aufwertungsmassnahmen

Im gesamten Projektperimeter werden gleichzeitig mit der Realisierung des Trams Affoltern Anlagen und Werke erneuert, ergänzt oder ersetzt. Durch die koordinierte Durchführung werden Belastungen für die Bevölkerung und das Gewerbe gesenkt sowie der Verkehr reduziert und Kosten eingespart (vgl. Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 153/2020 und damit eingeführtes Reglement über die Koordination von Bauarbeiten im öffentlichen Grund [Baukoordinationsreglement, AS 702.200]).

3.2.1 Haltestelleninfrastruktur

Die Haltestelle der Linie 37 in der Zehntenhausstrasse und die Haltestelle «Bahnhof Affoltern» werden barrierefrei ausgebaut. Damit werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des BehiG und der VböV umgesetzt. Die Haltestelle «Bahnhof Affoltern» wird aus Platzgründen an neuer Lage errichtet.

3.2.2 Wasserverteilleitungen, Entwässerung und Entsorgungslogistik

Einzelne Wasserverteil- und Quellwasserleitungen sowie Entwässerungskanäle sind in schlechtem baulichem Zustand und müssen ersetzt werden. Zusätzlich dazu werden Unterflurhydranten durch Überflurhydranten ersetzt. Hausanschlussleitungen werden erneuert und an die geänderten Verhältnisse angepasst. Gleichzeitig werden Massnahmen zur Verbesserung der hydraulischen Abflusskapazität umgesetzt.

Im Bereich der Einmündung Furttal-/Wehntalerstrasse wird die bestehende Überflur-Sammelstelle durch eine neue und hindernisfreie Unterflur-Sammelstelle ersetzt.

3.2.3 Öffentliche Beleuchtung, Elektrizitätsversorgung und Telekommunikation

Einzelne Kandelaber an Quartierstrassen müssen altersbedingt ersetzt werden. Im Bereich Zehntenhausplatz wird die öffentliche Beleuchtung (öB) nach den Prinzipien des Plan Lumière der Stadt gestaltet.

Das Trasse mit allen öB-, Nieder- und Mittelspannungskabeln sowie Telekommunikationsleitungen einschliesslich Glasfaserleitungen muss mit der Verbreiterung der Wehntalerstrasse in den neu geplanten Gehbereich verlegt werden. Auch 15 Verteilkabinen müssen verlegt und



8/24

ersetzt werden. Zwischen den Haltestellen Bucheggplatz und Brunnenhof wird ein zusätzliches Trasseee erstellt. In der Wehntalerstrasse sind diverse Anschlüsse für die neuen Haltestellen und für Mobilfunkantennen zu erschliessen.

3.2.4 Lichtsignalanlagen

Zusätzlich zu den vom Tram Affoltern ausgelösten Arbeiten wird das Koordinationskabelnetz auf den an die Wehntalerstrasse angrenzenden Achsen ausgebaut, auf denen ergänzende Lichtsignalanlagen angebracht werden.

3.2.5 Grünflächen und Nebenanlage

Im Bereich der Einmündung Furttal-/Wehntalerstrasse wird ein dreiecksförmiger Park- und Durchgangsbereich geschaffen. Die heutigen Nutzungen mit Buswendeschleife, Wertstoffsammelstelle, Kiosk- und Gleichrichtergebäude entfallen oder werden an einem anderen Ort neu angeordnet. Im Einmündungsbereich der Fronwald- und Riedenhaldenstrasse wird die bestehende Grünfläche vergrössert und als Magerwiese mit Bäumen, einer Wasserfläche und einem Sitzelement attraktiver gestaltet. Auf dem Zehntenhausplatz und in der Zehntenhausstrasse werden zusätzliche Bäume gepflanzt.

Die WC-Anlage am Zehntenhausplatz aus dem Jahr 1977 ist in einem baulich schlechten Zustand und wird daher mit einem neuen Solitärbau an neuer Lage ersetzt.

3.3 Bewilligungsverfahren und Bauausführung

Für den Bau der neuen Tramlinie wird eine Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) vorausgesetzt. Das entsprechende Verfahren richtet sich vollumfänglich nach Bundesrecht, namentlich nach dem Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) und dem Enteignungsgesetz (EntG, SR 711). Die Infrastrukturkonzession wurde am 6. April 2022 vom Bundesrat erteilt.

Das Auflageprojekt wurde dem BAV am 17. November 2023 eingereicht. Die Projektauflage erfolgte vom 8. April bis 7. Mai 2024. Die Plangenehmigung ist im zweiten Halbjahr 2027 zu erwarten.

Die Bauarbeiten dauern rund dreieinhalb Jahre. Unter Annahme eines Baubeginns im Jahr 2028 wäre eine Inbetriebnahme ab dem Jahr 2031 möglich. Während den Bauarbeiten steht dem Individualverkehr grundsätzlich in jeder Fahrtrichtung eine Fahrspur zur Verfügung, wobei Einbahnverkehr und Umleitungen möglich sind. Das öV-Angebot wird aufrechterhalten. Für den Veloverkehr werden Umleitungen signalisiert und für den Fussverkehr separate Bereiche erstellt. Auch Schulwege bleiben gewährleistet.



9/24

4. Land- und Rechtserwerb

4.1 Einführung

Für das Vorhaben werden aufgrund der neuen Traminfrastruktur und der im Projekt vorgesehenen Anpassung des Strassenraums insgesamt 21 300 m² Land von rund 150 Parzellen benötigt. Während der Bauausführung werden zudem rund 5000 m² Land für Bauplatzeinrichtungen und Anpassungsarbeiten temporär beansprucht.

4.2 Landerwerb von Dritten

30 Parzellen sind bereits im Eigentum der Stadt Zürich, alle anderen Flächen müssen von Dritten erworben werden. Die Stadt strebt an, den erforderlichen Landerwerb von Dritten freihändig durchzuführen (Art. 3 Abs. 2 EBG). Wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb nicht zum Ziel führen, kommt das Enteignungsverfahren nach EntG zur Anwendung. In dessen Rahmen befindet das BAV über Projekteinsprachen und strittige Entschädigungsforderungen werden an die eidgenössische Schätzungskommission überwiesen.

Der freihändige Landerwerb erfolgt gemäss STRB Nr. 3246/2023 in Anwendung einer im Rahmen des Projekts Tram Affoltern erstellten Guideline. Diese gibt einen fixen Entschädigungsmechanismus für den Landerwerb sowie fixe Entschädigungsansätze für Dienstbarkeiten (z.B. Bäume, Mauerhaken, Fahrleitungs- und Strommasten) und die Aufhebung von Parkplätzen vor. Die Anwendung der Guideline stellt im Projekt sicher, dass Verhandlungen nach einheitlichen Grundsätzen ablaufen.

Die Kosten für den Land- und Rechtserwerb gemäss Guideline sind in den Ausgaben gemäss Kapitel 0, die zulasten des Projekts Tram Affoltern gehen und vom Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes gedeckt sind, enthalten.

4.3 Landabtretung an Dritte (Realersatz)

Alternativ zum freihändigen Land- und Rechtserwerb von Dritten soll auch ein Realersatz möglich sein. Dabei werden städtischen Flächen im Austausch von für das Projekt Tram Affoltern benötigte Flächen an Dritte abgetreten. Dieser Realersatz hängt von der Zustimmung der privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ab und wird nicht zwangsweise durchgesetzt.

Grundsätzlich wird dabei ein flächenmässig äquivalenter Landabtausch angestrebt. Die abzutauschenden Flächen sind jeweils der gleichen Zone zugeordnet. In diesen Fällen erfolgt keine Differenzzahlung an die Dritten. Ist aufgrund von Flächendifferenzen eine Differenzzahlung notwendig, wird diese nach Guideline errechnet (vgl. STRB Nr. 3246/2023). Gleichzeitig ist der Verkehrswert der abzutretenden städtischen Fläche sowie der für das Tram Affoltern benötigten Fläche durch die städtische Schätzungskommission zu ermitteln (Art. 13 Abs. 1 Geschäftsordnung für die städtische Schätzungskommission [GeschO SchäKo, AS 721.110], STRB Nr. 3246/2023).

Falls eine allfällig von der Stadt zu leistende Aufzahlung nach den Schätzungen der Schätzungskommission tiefer ist als nach Guideline, wird die Aufzahlung nach Guideline geleistet,



10/24

der Differenzbetrag ist jedoch als Ausgabe zu bewilligen (vgl. STRB Nr. 3246/2023). Diese Differenzbeträge sind nicht durch den Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes (vgl. Kapitel 5.5) gedeckt und gehen zulasten der Reserven des Gesamtvorhabens, wobei diese Ausgaben in den neuen einmaligen Netto-Ausgaben (vgl. Kapitel 5.3) enthalten sind.

Die realersatzweise von der Stadt abzutretenden Flächen sind vor ihrer Veräusserung zum Verkehrswert in das Finanzvermögen zu übertragen. Sie sind aufgrund der laufenden Vergleichsverhandlungen innerhalb der Einspracheverfahren noch nicht abschliessend bestimmt. Einzelschätzungen der städtischen Schätzungskommission liegen entsprechend noch keine vor.

Damit dem Gemeinderat nicht ein zweiter, nachgelagerter Antrag vorgelegt werden muss, soll der Stadtrat von den Stimmberechtigten ermächtigt werden, die im Rahmen des Projekts Tram Affoltern notwendige realersatzweise (tauschweise) Abtretung von Flächen mit einem Verkehrswert von mehr Fr. 2 000 000.–, was gemäss Art. 60 lit. b Gemeindeordnung der Stadt Zürich (GO, AS 101.100) in die Kompetenz des Gemeinderats fällt, zu vollziehen.

4.4 Stadtinterne Landübertragungen

Von den insgesamt 150 vom Bau des Tram Affoltern betroffenen Parzellen handelt es sich bei 30 um städtische Parzellen. Bei 29 dieser Parzellen sind projektbedingt stadtinterne Übertragungen von (Teil-)Flächen erforderlich (vgl. Kapitel 4.4.1 und 4.4.2), eine weitere Parzelle ist von Massnahmen zum Erhalt des Restaurants Frieden betroffen (vgl. Kapitel 4.5).

4.4.1 Übertragung vom städtischen Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen

Teilflächen von sechs der insgesamt 30 betroffenen städtischen Parzellen, die im Finanzvermögen von LSZ geführt sind, werden projektbedingt in das steuerfinanzierte Verwaltungsvermögen des TAZ übertragen (Widmung).

Gemäss § 121 GG umfasst das Finanzvermögen jene Vermögenswerte, die ohne Beeinträchtigung der öffentlichen Aufgabenerfüllung veräussert werden können (Abs. 3) und das Verwaltungsvermögen jene Vermögenswerte, die unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienen (Abs. 4). Die Umwandlung von Finanz- in Verwaltungsvermögen gilt als Ausgabe (Art. 12 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltsverordnung [FHVO, AS 611.101]), wobei die Übertragung zum Buchwert erfolgt (§ 133 Abs. 1 GG).

Der Wert der städtischen Flächen bemisst sich nach den Schätzungen der städtischen Schätzungskommission (Art. 13 Abs. 1 GeschO SchäKo). Die Übertragung von städtischen Grundstücken oder Teilflächen und die Entschädigung dafür erfolgt hingegen nach der Guideline. Allfällige Differenzbeträge zwischen den Werten nach Guideline und gemäss Schätzung der Schätzungskommission sind folglich nicht durch den Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes (vgl. Kapitel 5.5) gedeckt. Sie gehen allein zulasten der Stadt, wobei diese Ausgaben in den neuen einmaligen Netto-Ausgaben (vgl. Kapitel 5.3) enthalten sind.

Von den sechs betroffenen städtischen Parzellen ergibt die Gegenüberstellung der Werte gemäss Schätzung der städtischen Schätzungskommission (Schätzungsprotokoll [Prot.] vom



11/24

10. Juli 2024 [GV-Nr. 49/2024]) und der Werte gemäss Guideline den Differenzbetrag von Fr. 303 000.– (vgl. Tabelle 1 in der Beilage).

Allfällige Mehrkosten durch unvorhergesehene Grundstückmutationen (Widmungen) sind über die Reserven des Gesamtvorhabens abgedeckt.

4.4.2 Übertragung innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens

Bei 23 der insgesamt 30 betroffenen städtischen Parzellen handelt es sich um Vermögensübertragungen innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens (sog. Umwidmungen). Solche Übertragungen stellen kreditrechtlich keine Ausgabe dar und müssen daher nicht in die zu bewilligenden Gesamtausgaben eingerechnet werden. Die Übertragungen erfolgen zum Buchwert (§ 133 Abs. 1 GG).

Die Stadt erbringt mit der Übertragung Eigenleistungen in Höhe von rund 25 Millionen Franken, die sie sich im Rahmen ihrer Kostentragung von 5 % gemäss Kostenteiler vom Kanton nicht anrechnen lässt.

Es gelten die Buchwerte gemäss Tabelle 2 in der Beilage.

4.5 Erhalt Restaurant Frieden (Parzelle Kat.–Nr. AF5263)

Bei einer der insgesamt 30 betroffenen städtischen Parzellen handelt es sich um das auf der Parzelle Kat.–Nr. AF5263, Wehntalerstrasse 444, bestehende städtische Restaurant Frieden. Dieses steht grösstenteils vor der geltenden Baulinie und behindert somit das Projekt Tram Affoltern.

Ein Privatinvestor hat sich bereit erklärt, das Restaurant im Baurecht zu übernehmen, auf eigene Kosten zu verschieben, instand zu setzen und zu betreiben (vgl. Abbildung 6 in Beilage).

Eine Alterssiedlung der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW) auf dem Nachbargrundstück Parzelle Kat.–Nr. AF5340 ist ebenfalls vom Landerwerb für das Tram Affoltern betroffen. Das hätte zur Folge, dass die Parzelle nicht mehr gross genug wäre, um bei einer allfälligen Erweiterung der Siedlung vom Areal-Bonus profitieren zu können.

Um einerseits das Restaurant Frieden und andererseits die Arealgrösse der Parzelle Kat.–Nr. AF5340 erhalten zu können, wurde eine kombinierte Lösung mit Landveräusserung und Baurecht erarbeitet.

Von den insgesamt 677 m² der Parzelle Kat.–Nr. AF5263 (Restaurant Frieden), die sich im Verwaltungsvermögen von Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) (Teilportfolio Gastronomie, Buchungskreis 2035) befindet, werden rund 221 m² zugunsten des Projekts Tram Affoltern

Die rund 456 m² messende Restfläche, die für die Verschiebung des Restaurants Friedens notwendig ist, soll zum Richtlinienlandwert an die SAW verkauft werden. Die SAW kann dadurch die Arealgrösse von 6000 m² ihrer Parzelle erhalten und die bestehende Alterssiedlung weiter baulich verdichten. 456 m² sind vom Verwaltungsvermögen zum Buchwert in das Finanzvermögen zu übertragen (Entwidmung) und aus dem Finanzvermögen an die SAW zu veräussern. Die städtische Schätzungskommission hat den Verkehrswert der 456 m² am 25. Oktober 2023 auf Fr. 3 648 000.– geschätzt (Prot. vom 25. Oktober 2023 [GV-



12/24

Nr. 98/2023]). Der Verkaufspreis wird dabei auf Basis des von der Schätzungskommission ermittelten Richtlinienlandwerts berechnet und beträgt insgesamt Fr. 552 000.– (Prot. vom 25. Oktober 2023 [GV-Nr. 98/2023]). Vermögenswerte sind gemäss § 133 Abs. 2 GG zum Verkehrswert an Dritte zu veräussern. Der Wert kann tiefer festgesetzt werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt. Diese Differenz (vorliegend Fr. 3 096 000.–) stellt finanzrechtlich einen Einnahmenverzicht dar, der gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. e FHVO als Ausgabe gilt und folglich in den zu bewilligenden Gesamtkredit einzurechnen ist.

Im Gegenzug verpflichtet sich die SAW, das Kaufobjekt (456 m² von Kat.–Nr. AF5263) an den Baurechtsnehmer für 62 Jahre als selbständiges und dauerndes Baurecht ohne Erzielung eines übersetzten Ertrags abzugeben.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen dieser Vereinbarungen – der Kaufvertrag zwischen der Stadt und der SAW sowie die Projektvereinbarung zwischen der Stadt und dem Privatinvestor (nachfolgend: Regelungen bezüglich des Projekts «Verschiebung Restaurant Frieden») – sind in der Tabelle 3 in der Beilage im Detail ausgewiesen. Die Stadt übernimmt Kosten für die Bereinigung von Bodenbelastungen (belastungsbedingte Mehrkosten) sowie für den Abbruch des Untergeschosses. Diese Ausgaben betragen insgesamt Fr. 176 000.– (einschliesslich Reserven), wobei die Reserven aufgrund des Stands der erfolgten Kostenschätzung auf 20 % festgelegt wurden. Die Zusammensetzung der Ausgaben ist in Tabelle 4 in der Beilage im Detail aufgelistet.

Die Kosten, die im Zusammenhang mit dem Erhalt des Restaurants Frieden anfallen (der Einnahmenverzicht von Fr. 3 096 000.– und die belastungsbedingten Mehr- und Abbruchkosten für die Landveräusserung von Fr. 176 000.–), sind in den neuen einmaligen Netto-Ausgaben in der Tabelle in Kapitel **Error! Reference source not found.** (Grundstückskosten) eingerechnet.

5. Kosten

5.1 Gesamtkosten

Stadt und Kanton haben die Kosten für das Gesamtvorhaben, basierend auf dem Preisstand vom 30. September 2023 gemäss Bahnbau-Teuerungsindex (BTI I/2023), mit einer Kostengenauigkeit von ±10 % ermittelt. Das Gesamtvorhaben umfasst das Projekt Tram Affoltern (vgl. Kapitel 3.1 **Error! Reference source not found.**) sowie die Erneuerungen, Anpassungsarbeiten und Aufwertungsmassnahmen im Projektperimeter (vgl. Kapitel 3.2). Die Ausgaben für das Gesamtvorhaben belaufen sich auf insgesamt Fr. 561 950 000.–.

Davon entfallen Fr. 97 366 000.– auf gebundene einmalige Ausgaben für Strassen-, Kanal und Werkleitungsbau sowie Anlagenersatz (vgl. Kapitel 5.2).

Weitere Fr. 464 584 000.– entfallen auf neue einmalige Ausgaben für die Errichtung der Traminfrastruktur, damit zusammenhängenden Erneuerungs- und Aufwertungsmassnahmen sowie für Landübertragungen. Abzüglich des zugesicherten Staatsbeitrags des Kantons aus dem Verkehrsfonds von Fr. 365 515 000.– fallen neue einmaligen Netto-Ausgaben in Höhe von Fr. 99 069 000.– an (vgl. Kapitel 5.3).



13/24

Gemäss einer Vereinbarung zwischen der Stadt- und Kantonsregierung leistet die Stadt für das Tram zudem einen Beitrag an den kantonalen Verkehrsfonds von Fr. 60 000 000.– (vgl. Kapitel 5.3.2). Damit fallen insgesamt neue einmalige Netto-Ausgaben von Fr. 159 069 000.– an.

(Kosten in Fr.)	Total
Total Brutto-Ausgaben der Stadt (neue und gebundene einmalige Ausgaben)	561 950 000
Strassen-, Kanal und Werkleitungsbau sowie Anlagenersatz (gebundene einmalige Ausgaben)	–97 366 000
Zwischentotal neue einmalige Brutto-Ausgaben	464 584 000
Projekt Tram Affoltern (Staatsbeitrag)	–365 515 000
Ausgaben für mit der Errichtung der Traminfrastruktur zusammenhängende Erneuerungs- und Aufwertungsmassnahmen sowie Ausgaben im Zusammenhang mit Landübertragungen (neue einmalige Netto-Ausgaben)	99 069 000
Beitrag in Verkehrsfonds (neue einmalige Netto-Ausgaben)	+60 000 000
Total neue einmalige Netto-Ausgaben	159 069 000

Die vom Stadtrat mit STRB Nr. 1102/2017, Nr. 384/2020, Nr. 565/2022, Nr. 3119/2024 und Nr. 3015/2025 bewilligten Projektierungskredite für dieses Vorhaben von insgesamt Fr. 34 306 400.– sind in den oben ausgewiesenen Gesamtausgaben enthalten.

5.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Für die Verschiebung der Haltestelleninfrastruktur (vgl. Kapitel 0.1), die Erneuerung der Wasserverteilerleitungen, Entwässerung und Entsorgungslogistik (vgl. Kapitel 3.2.2) sowie die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung, der Elektrizitätsversorgung und der Telekommunikationsinfrastruktur (vgl. Kapitel 3.2.3) werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 97 366 000.– bewilligt, die sich wie folgt zusammensetzen:

(Kosten in Fr.)	TAZ	ERZ	WVZ	ewz	VBZ	Total
Baukosten	266 000	27 392 000	19 689 000	21 656 000	215 000	69 218 000
Planungs- und Nebenkosten	43 000	7 152 000	2 000 000	691 000	35 000	9 921 000
Zwischentotal, ausschl. Reserven und MWST	309 000	34 544 000	21 689 000	22 347 000	250 000	79 139 000
Reserve (rund 10 %)	31 000	3 454 000	1 084 000	2 235 000	25 000	6 829 000
Zwischentotal, ausschl. MWST	340 000	37 998 000	22 773 000	24 582 000	275 000	85 968 000
8,1 % MWST	28 000	3 078 000	1 845 000	1 285 000	22 000	6 258 000
Verwaltungskosten	9 000	4 313 000	615 000	196 000	7 000	5 140 000
Total gebundene einmalige Ausgaben	377 000	45 389 000	25 233 000	26 063 000*	304 000	97 366 000

*Die Gesamtleistungen des ewz von Fr. 26 063 000.– bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO von Fr. 8 714 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 17 349 000.– (einschliesslich MWST).



14/24

Die gebundenen einmaligen Ausgaben werden teilweise durch die Gesamtkosten des Tram Affolterns, die vom Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes (vgl. Kapitel 5.5) gedeckt sind, getragen. Den Hauptanteil davon trägt die Stadt allein.

Anteil an den Gesamtkosten Tram Affoltern	377 000	–	–	–	304 000	681 000
Anteil zusätzliche Erneuerungen Stadt	–	45 389 000	25 233 000	26 063 000	–	96 685 000

ewz erbringt Eigenleistungen, die gemäss Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO aktiviert werden und deshalb wesentlich sind. Alle anderen Leistungen von ewz sind Fremdleistungen.

Die Aufwendungen des ewz für die Elektro- und Telekommunikationsleitungen dienen der Gewährleistung einer sicheren, leistungsfähigen und effizienten Netzinfrastruktur (vgl. Art. 8 Abs. 1 lit. a und Art. 5 Abs. 2 Stromversorgungsgesetz [StromVG, SR 734.7]; Art. 1.2.4 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich [AS 732.210]; ewz-Leistungsauftrag gemäss Gemeinderatsbeschluss [GRB] Nr. 2011/2 vom 25. Mai 2011).

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [VGG, LS 131.11]). Die Sanierungsarbeiten und Anpassungsmassnahmen dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Es besteht bei den aufgezeigten Arbeiten weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Bei den Ausgaben von Fr. 97 366 000.– handelt es sich somit um gebundene einmalige Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 GG.

5.3 Neue einmalige Ausgaben

5.3.1 Bauprojekt Tram Affoltern

Bei den Ausgaben für das neue Tram Affoltern (vgl. Kapitel 3.1), die Aufwertungsmassnahmen und Werkerergänzungen im Projektperimeter des Tram Affoltern sowie den Ausgaben im Zusammenhang mit den stadtinternen Landübertragungen und dem Erhalt des Restaurants Frieden (vgl. Kapitel 3.2.3 betreffend Plan Lumière, Kapitel 3.2.4 **Error! Reference source not found.** f. sowie Kapitel 4.3 ff.) handelt es sich um neue Ausgaben.

Von den neuen einmaligen Brutto-Ausgaben im Umfang von Fr. 464 584 000.– werden im Sinne des Nettoprinzips gestützt auf § 110 Abs. 2 GG die zugesicherten Beiträge Dritter gemäss Kapitel 5.5 im Umfang von Fr. 365 515 000.– abgezogen. Mit diesem Abzug werden neue einmalige Netto-Ausgaben von Fr. 99 069 000.– wie folgt bewilligt:

(Kosten in Fr.)	TAZ Tram (Verkehrs- fonds)	VBZ Tram (Verkehrs- fonds)	TAZ Strassen über- kommunal (Strassen- fonds)	TAZ Strassen kommunal	ERZ	WVZ	ewz	DAV	IMMO ZüriWC	GSZ	LSZ	Total
Grundstück	72 985 000	-	25 195 000	303 000	-	-	-	-	-	-	3 272 000	101 755 000
Baukosten	150 332 000	42 468 000	19 676 000	11 429 000	52 000	2 537 000	6 472 000	1 950 000	346 000	1 557 000	-	236 819 000
Planungs- und Neben- kosten	31 254 000	8 829 000	6 761 000	3 602 000	9 000	258 000	325 000	200 000	148 000	251 000	-	51 637 000
Zwischentotal, aussch. Reserven und MWST	254 571 000	51 297 000	51 632 000	15 334 000	61 000	2 795 000	6 797 000	2 150 000	494 000	1 808 000	3 272 000	390 211 000
Reserve (rund 10 %) und Rundung	25 898 000	5 219 000	5 648 000	1 533 000	6 000	280 000	492 000	-	49 000	181 000	-	39 306 000
Zwischentotal, aussch. MWST	280 469 000	56 516 000	57 280 000	16 876 000	67 000	3 075 000	7 289 000	2 150 000	543 000	1 989 000	3 272 000	429 517 000
8,1 % MWST	17 799 000	3 586 000	2 600 000	1 366 000	5 000	249 000	398 000	174 000	44 000	161 000	-	26 382 000
Verwaltungskosten	5 947 000	1 198 000	870 000	456 000	2 000	83 000	2 000	58 000	15 000	54 000	-	8 685 000
Total neue einmalige Ausgaben (brutto)	304 215 000	61 300 000	60 750 000	18 689 000	74 000	3 407 000	7 689 000*	2 382 000	602 000	2 204 000	3 272 000	464 584 000
Anteil Beiträge Dritter	-304 215 000**	-61 300 000**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-365 515 000
Total neue einmalige Ausgaben (netto)	-	-	60 750 000	18 689 000	74 000	3 407 000	7 689 000	2 382 000	602 000	2 204 000	3 272 000	99 069 000

*Die Gesamtleistungen des ewz von Fr. 7 689 000.– bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (AS 611.101) von Fr. 2 362 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 5 327 000.– (einschliesslich MWST).

**Diese Summen ergeben zusammen den Beitrag des Verkehrsfonds ans Gesamtvorhaben von Fr. 365 515 000.– (vgl. Kapitel 5.5), den die Stadt im Umfang von Fr. 60 000 000.– mitfinanziert (vgl. Kapitel 5.3.2).

Die neuen einmaligen Ausgaben werden hauptsächlich durch die Gesamtkosten des Tram Affolterns, die vom Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes (vgl. Kapitel 5.5) gedeckt sind, getragen. Ein Anteil davon trägt die Stadt allein.

16/24

Anteil an den Gesamtkosten Tram Affoltern	304 215 000	61 300 000***	60 750 000	18 689 000	74 000	-	0	-	602 000	2 204 000	-	447 834 000
Anteil zusätzliche Aufwertungsmassnahmen Stadt	-	-	-	-	-	3 407 000	7 689 000	2 382 000	-	-	3 272 000	16 750 000

***Es handelt sich um die Kosten für Gleisanlagen, die bei den VBZ aktiviert werden.



Die Verlegung von Elektro- und Telekommunikationsleitungen, die durch das Projekt Tram Affoltern ausgelöst werden, erfolgt durch das ewz. ewz erbringt Eigenleistungen, die gemäss Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO aktiviert werden und deshalb wesentlich sind. Alle anderen Leistungen von ewz sind Fremdleistungen.

Sowohl die Eigen- und Fremdleistungen des ewz im Umfang von Fr. 1 473 000.– betreffend Neubau des Gleichrichters Holzerhurd als auch die Leistungen des ewz im Umfang von Fr. 65 000.– (ohne Mehrwertsteuer) betreffend Rückbau des Gleichrichters Hungerbergstrasse und die Netzkosten- und Netzanschlussbeiträge im Umfang von Fr. 122 500.– (ohne Mehrwertsteuer) sind vom Staatsbeitrag gemäss Kapitel 0 gedeckt. Da die Leistungen von ewz vorfinanziert werden müssen, sind sie zusätzlich auch bei den vorliegenden neuen einmaligen Netto-Ausgaben von ewz enthalten und werden vorliegend doppelt bewilligt.

Die neuen einmaligen Ausgaben für die Strassenraumgestaltung gemäss Kapitel 0 und 5.3.1 enthalten Mittel für die kommunale Veloinfrastruktur, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden können. Mit Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative hat die Stimmbevölkerung der Stadt am 14. Juni 2015 für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze in der Stadt einen Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt, der jegliche kommunale Veloinfrastruktur umfasst. Der Anteil für die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur wird daher mit Fr. 332 000.– dem Rahmenkredit Velo belastet und ist durch diesen gedeckt. Der bestehende Rahmenkredit von 120 Millionen Franken soll für die Planung und den Bau regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich erweitert werden. Da diese Zusatzbedürfnisse zu einer wesentlichen Zweckerweiterung des Rahmenkredits führen, soll den Stimmberechtigten demnächst ein neuer Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich von 350 Millionen Franken und die gleichzeitige Aufhebung des bisherigen Rahmenkredits vorgelegt werden (vgl. STRB Nr. 324/2025). Für den Fall, dass diese Vorlage noch vor dem Beschluss zu den Ausgaben für die im vorliegenden Projekt vorgesehene kommunale Veloinfrastruktur durch die Stimmberechtigten angenommen wird, soll statt des bisherigen Rahmenkredits der neue Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich belastet werden.

5.3.2 Beitrag des kantonalen Verkehrsfonds

Aufgrund des hohen kantonalen Investitionsniveaus musste der Regierungsrat 2024 eine Priorisierung der kantonalen Investitionen vornehmen. Aus dieser Gesamtbeurteilung resultierte, dass die Finanzierung des kantonalen Anteils des Projekts Tram Affoltern nicht gesichert war. Es bestand das Risiko, dass das Tram Affoltern nicht hätte verwirklicht werden können oder zumindest die Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramms der 4. Generation (vgl. Kapitel 5.5) verloren gegangen wären, da der Baustart nicht bis März 2029 hätte erfolgen können (vgl. Art. 18 Abs. 1 lit. b Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr [PAVV, SR 725.116.214]). Ebenso hätte eine Verschiebung zu Mehrkosten für die längere Projektorganisation aber auch in Bezug auf die Landpreisentwicklung und Teuerung geführt.

Mit Blick auf die finanzielle Lage des Kantons und dem städtischen parlamentarischen Auftrag zur finanziellen Lösungssuche (vgl. Motion GR Nr. 2025/50) einigten sich der Regierungsrat und Stadtrat im Rahmen von Verhandlungen ohne Präjudiz für zukünftige Projekte auf eine zusätzliche, freiwillige Mitfinanzierung der Stadt im Umfang von 60 Millionen Franken als fixen



18/24

Beitrag zur Entlastung des Verkehrsfonds. Mit der in Aussicht gestellten zusätzlichen Unterstützung der Stadt wird auch die kantonale Investition aus Sicht des Regierungsrats finanziell tragbar. Im Gegenzug zu diesem Beitrag soll für die weiteren anstehenden städtischen öV-Projekte eine bessere Planungs- und Finanzierungssicherheit geschaffen werden.

Entsprechend leistet die Stadt für das Tram einen Beitrag an den Verkehrsfonds von 60 Millionen Franken. Dieser Beitrag wird allein von der Stadt getragen, weder indexiert noch infolge Mehr- oder Minderkosten im Projekt angepasst. Der Betrag fliesst nicht in die Zuteilung der Bundesbeiträge an Kanton und Stadt aus dem Agglomerationsprogramm ein.

5.4 Kreditsplitting

Die gebundenen Ausgaben (vgl. Kapitel 5.2) können auch ohne die neuen Ausgaben für mit der Errichtung der Traminfrastruktur zusammenhängenden Erneuerungs- und Aufwertungsmassnahmen und den Beitrag an den kantonalen Verkehrsfonds gemäss Kapitel 5.3.1 f. ausgeführt werden. Sie werden lediglich gleichzeitig ausgeführt, da sie sich im Projektperimeter befinden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in gebundene und neue Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

5.5 Staatsbeitrag des Kantons und des Bundes (Beiträge Dritter)

Stadt und Kanton finanzieren den Bau des Tram Affoltern gemeinsam auf Basis eines noch abzuschliessenden Leistungsauftrags. Dieser setzt die entsprechenden städtischen und kantonalen Finanzierungsbeschlüsse voraus. Seitens des Kantons soll der entsprechende Kantonsratsbeschluss zur Bewilligung des Staatsbeitrags an das Tram Affoltern gemäss § 4 Personenverkehrsgesetz (PVG, LS 740.1) im Jahr 2027 erwirkt werden.

Basis für die Kosten des Gesamtvorhabens bildet der Kostenvoranschlag vom 1. Dezember 2023, der nach Thema aufgeteilt ist und sich wie folgt zusammensetzt:



19/24

Gerundete Kosten in Franken (Kostenstand 30.09.2023)	Projekt Tram Affoltern				Städtische Zusatzmassnahmen		Gesamtvorhaben
	Tram	Strassen		Subtotal	Städtische, Massnahmen	Lösung Erhalt Restaurant Frieden	Total
		überkommunal	kommunal				
Grundstück	72 985 000	25 195 000	303 000	98 483 000	0	3 272 000	
Baukosten	192 800 000	19 676 000	13 865 000	226 341 000	79 696 000		
Planungs- und Nebenkosten	40 083 000	6 761 000	4 088 000	50 932 000	10 626 000		
Zwischentotal, ausschl. Reserven und MWST	305 868 000	51 632 000	18 256 000	375 756 000	90 322 000	3 272 000	
Reserve (rund 10 %)	31 117 000	5 648 000	1 825 000	38 590 000	7 545 000		
Zwischentotal, ausschl. MWST	336 985 000	57 280 000	20 081 000	414 346 000	97 867 000	3 272 000	
8,1 % MWST	21 385 000	2 600 000	1 626 000	25 611 000	7 029 000		
Verwaltungskosten	7 145 000	870 000	543 000	8 558 000	5 267 000		
Total	365 515 000*	60 750 000	22 250 000	448 515 000	110 163 000	3 272 000	561 950 000
Kostenteiler	81,5 %	13,5 %	5,0 %	100%			
Finanziert aus/von	Kantonaler Verkehrsfonds	(voraussichtlich) kantonaler Strassenfonds	Stadt Zürich		Stadt Zürich	Stadt Zürich	

*An den Verkehrsfonds leistet die Stadt einen Beitrag von Fr. 60 000 000.–.

Stadt und Kanton haben auf der Grundlage der für das Projekt Tram Affoltern veranschlagten Kosten von Fr. 448 515 000.– ihre Finanzierung festgelegt. Die Kosten für das Tram sowie die überkommunalen Strassen sind durch den Kanton zu tragen, die Kosten für die kommunalen Strassen durch die Stadt. Da eine tatsächliche Aufteilung der effektiven Kosten nicht umsetzbar ist, wurde wie schon bei bisherigen Tramausbauprojekten aus Praktikabilitätsgründen zwischen Stadt und Kanton ein Kostenteiler vereinbart. Sämtliche Kosten des Projekts Tram Affoltern (Tram, Strassen überkommunal und kommunal) werden aufgeteilt: Der Kanton trägt 95 % (81,5 % + 13,5 %), die Stadt 5 % der Kosten.

Allfällige Kostensteigerungen oder Kostenminderungen im Projekt Tram Affoltern werden anteilig aufgeteilt zulasten des Kantons (kantonaler Verkehrsfonds 81,5 % und kantonaler Strassenfonds 13,5 %) und der Stadt (5 %).

Der Kostenteiler wird nur auf externe Leistungen angewandt, nicht jedoch auf Eigenleistungen der Stadt. Die Stadt erbringt bei der Umwidmung von städtischem Verwaltungsvermögen Eigenleistungen, die sie sich im Rahmen ihrer Kostentragung von 5 % vom Kanton nicht anrech-



20/24

nen lässt (vgl. Kapitel 4.4.2). Zudem trägt die Stadt die Kosten für städtische Zusatzmassnahmen für Erneuerungs-, Anpassungs- und Aufwertungsmassnahmen, die nicht durch das Projekt Tram Affoltern bedingt sind, sowie daraus entstehende Kostensteigerungen oder Kostenminderungen allein (vgl. Kapitel 5.2 und 5.3.1). Weiter leistet die Stadt einen Beitrag an den Verkehrsfonds, der unverändert bei Fr. 60 000 000.– bleibt.

Vom Kostenanteil der Stadt deckt der Kanton voraussichtlich einen Staatsbeitrag an überkommunale Strassen von Fr. 60 750 000.– aus dem Strassenfonds ab (§ 46 i. V. m. § 1 Strassen-gesetz [StrG, LS 722.1.]). Da dieser Anteil nicht rechtskräftig zugesichert ist und erst im Nachgang zum Projekt vom Kanton übernommen wird, ist die Ausgabe durch die Stadt vorzufinanzieren (vgl. Kapitel 5.3.1). Die nachträgliche Übernahme durch den Kanton hat keinen Einfluss auf den erwähnten Kostenteiler.

Im Zuge des projektbedingten Ersatzes von Werkleitungen wird in Bezug auf die Kosten die Differenz von Restwert (der alten Leitungen) und Neuwert (der neuen Leitungen) bei der Kostenverteilung zwischen Stadt und Kanton angemessen berücksichtigt (Mehrwert- und Restwertabgeltungen).

Eine weitere Mitfinanzierung erfolgt durch das Agglomerationsprogramm des Bundes. Mit Beschluss vom 4. Dezember 2023 hat der Bund die Beiträge ab 2024 für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit einem Beitragssatz von 40 % bis zu einem maximalen Betrag von Fr. 105 880 000.– (Preisstand Oktober 2020, ausschliesslich Mehrwertsteuer) bewilligt. Diese Mitfinanzierung regeln der Bund und der Kanton in der Leistungsvereinbarung Zürich – Glattal vom 20. März 2024. Umgerechnet auf den Kostenstand des Projekts (September 2023) stehen demnach höchstens Fr. 127 300 000.– für das Projekt Tram Affoltern zur Verfügung. Diese werden gemäss Kostenteiler anteilmässig aufgeteilt (der Kanton erhält 95 %, die Stadt 5 %). Die Kosten zulasten der Stadt (und des Kantons) werden sich vermindern, sofern der Bund Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm leistet. Der städtische Beitrag an den Verkehrsfonds, der fest bei 60 Millionen Franken liegt, sowie die Ausgaben für städtische Zusatzmassnahmen, die nicht durch das Projekt Tram Affoltern bedingt sind, bleiben von den Bundesbeiträgen unberührt.

6. Teuerung

Beim Projekt Tram Affoltern handelt es sich um ein Agglomerationsprojekt mit Mitfinanzierung des Bundes und einem erheblichen Anteil auf Bahntechnik. Gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben für Trammassnahmen ist daher der Bahnbau-Teuerungsindex des Bundesamtes für Statistik anzuwenden. Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung dieses Teuerungsindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages und der Bauausführung. Es wird folgender Teuerungsindex festgelegt:

Bahnbau-Teuerungsindex (BTI I/2023), Preisstand vom 30. September 2023

Aufgrund des gemeinsamen Projekts von Bund, Kanton und Stadt zugunsten der Kongruenz der einzelnen Beschlüsse der jeweiligen Organe wird auf die Aufrechnung der Ausgaben-

21/24

summe auf den letztbekannten Preisstand des jeweiligen Index (vgl. Art. 43 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz [FHR, AS 611.111]) verzichtet und der Preisstand vom 30. September 2023 verwendet.

Seit 30. September 2023 ist der Bahnbau-Teuerungsindex (BTI I/2023) im Vergleich zum aktuellen Stand (BTI I/2025) um +1,48 % gestiegen. Die neuen einmaligen Netto-Ausgaben von Fr. 99 069 000.–, die dem BTI unterstehen, betragen zum aktuellen Zeitpunkt entsprechend 1,48 % mehr, zurzeit Fr. 100 535 200.–. Gemeinsam mit dem städtischen Beitrag an den Verkehrsfonds von 60 Millionen Franken, der nicht der Teuerung untersteht, würde die Gemeinde somit, falls sie heute über das Vorhaben abstimmen würde, über neue einmalige Netto-Ausgaben von insgesamt Fr. 160 535 200.– befinden.

7. Folgekosten

7.1 Folgekosten VBZ

Die betrieblichen Folgekosten, insbesondere der zusätzliche Bedarf an Fahrzeugen und Personal, werden den VBZ im Rahmen des jährlichen Leistungsentgelts nach § 3 i. V. m. § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) als Angebotserweiterung vom ZVV entschädigt.

Die Kapitalkosten und die betrieblichen Folgekosten, die den VBZ aus den Ausgaben gemäss Kapitel **Error! Reference source not found.** resultieren, werden vom ZVV nach § 25 Abs. 1 PVG abgegolten.

7.2 Folgekosten (ohne VBZ)

Die Folgekosten für die neuen einmalige Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten***	
1,5 % von Fr. 95 494 000.– (Verzinsung gemäss STRB Nr. 892/2024)	1 432 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 79 136 000.–, 40 Jahre)	1 978 000
ERZ Entsorgungslogistik (10 % von Fr. 74 000.–, 10 Jahre)	7 000
ewz Energielösungen (2 % von Fr. 2 022 000.–, 50 Jahre)	40 000
WVZ (2 % von Fr. 3 407 000.–, 50 Jahre)	68 000
ewz Netz (2 % von Fr. 2 559 000.–, 50 Jahre)	51 000
ewz Telecom (1,38 % von Fr. 1 489 000.–, 35 Jahre)	21 000
ewz öB Plan Lumière (4 % von Fr. 146 000.–, 25 Jahre)	6 000
ewz Gleichrichter (1,75 % von Fr. 1 473 000.–, 30 Jahre)	26 000
DAV (5 % von Fr. 2 382 000.–, 20 Jahre)	119 000
IMMO (3,3 % von Fr. 602 000.–, 33 Jahre)	18 000
GSZ (2,5 % von Fr. 2 204 000.–, 40 Jahre)	55 000
Total	3 821 000

*** Folgekosten gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden. Mit dem Einnahmenverzicht von Fr. 3 096 000.– und den im Zusammenhang mit dem Erhalt des Restaurants Frieden anfallenden Kosten von Fr. 176 000.– (vgl.

22/24

Kapitel 4.5) sowie den Kosten notwendige stadtinterne Landübertragungen von Fr. 303 000.– (vgl. Kapitel 4.4.1) sind keine Folgekosten verbunden. Der Investitionsbeitrag aus dem Verkehrsfonds wurde von den Investitionsausgaben zur Berechnung der Kapitalfolgekosten abgezogen (Aktivierung Nettobetrag).

Die Folgekosten für die gebundenen einmaligen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,5 % von Fr. 97 366 000.– (Verzinsung gemäss STRB Nr. 892/2024)	1 460 000
Abschreibungen	
TAZ Erneuerung (10 % von Fr. 377 000.–, 10 Jahre)	38 000
ERZ Entwässerung/Kanalbauten (2 % von Fr. 45 389 000.–, 50 Jahre)	908 000
WVZ (2 % von Fr. 25 233 000.–, 50 Jahre)	505 000
ewz Netz (2 % von Fr. 14 234 000.–, 50 Jahre)	285 000
ewz öB (4 % von Fr. 11 190 000.–, 25 Jahre)	448 000
ewz Telecom (1,38 % von Fr. 639 000.–, 35 Jahre)	9 000
Total	3 653 000

8. Abschreibung der Motion GR Nr. 2025/50

Mit dieser Vorlage wird das Anliegen der Motion des Gemeinderats (GR) Nr. 2025/50 fristgerecht erfüllt, indem die Umsetzung des Tramprojekts Affoltern sichergestellt wird. Die Motion kann daher abgeschrieben werden.

Für Beschlüsse über parlamentarische Vorstösse, wie vorliegend die Abschreibung der Motion, ist der Gemeinderat abschliessend zuständig (Art. 57 lit. d GO). Dieser Beschluss ist vom Referendum ausgenommen (Art. 37 lit. i und k GO).

9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

9.1 Zuständigkeit für Ausgaben

Die Kosten von Fr. 464 584 000.– für die Errichtung der Traminfrastruktur und damit zusammenhängende Massnahmen gelten als neue einmalige Ausgaben (vgl. Kapitel 5.3.1). Unter Vorbehalt der entsprechenden Ausgabenbewilligung finanziert der Kanton das Projekt Tram Affoltern mit einem Staatsbeitrag über Fr. 365 515 000.– (vgl. Kapitel 5.5). Die Ausgaben können daher gestützt auf § 110 Abs. 2 GG i.V.m. Art. 60 Abs. 1 lit. b Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) als Nettokredit Fr. 99 069 000.– beschlossen werden. Zusammen mit dem Beitrag an den Verkehrsfonds von Fr. 60 000 000.– (vgl. Kapitel 5.3.2) sind insgesamt neue einmalige Netto-Ausgaben von Fr. 159 069 000.– zu bewilligen.

Für die Bewilligung von neuen einmaligen Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck sind die Stimmberechtigten zuständig (Art. 35 Abs. 1 lit. a GO). Vorliegend werden dem Gemeinderat zuhanden der Gemeinde neue einmalige Netto-Ausgaben von Fr. 159 069 000.– beantragt.



23/24

Die Kosten von Fr. 97 366 000.– für Strassen-, Kanal-, Werkleitungsbau sowie Anlagenersatz im Projektperimeter gelten als gebundene einmalige Ausgaben (vgl. Kapitel 5.2). Für die Bewilligung von gebundenen einmaligen Ausgaben von mehr als zwei Millionen Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 65 lit. a ROAB).

9.2 Zuständigkeit für Landübertragung und Veräusserung

Für die Entwidmung der rein realersatzweise abzutretenden Flächen (vgl. Kapitel 4.3) sind der Stadtrat für Vermögenswerte von mehr als Fr. 1 000 000.– (Art. 83 Abs. 1 ROAB) sowie die Departementsvorstehenden für Vermögenswerte darunter bis Fr. 1 000 000.– zuständig (Art. 84 Abs. 1 ROAB).

Für die tauschweise Abgabe von abzutretenden Flächen (Realersatz) ist der Stadtrat bei einem Verkehrswert zwischen Fr. 1 000 000.– bis Fr. 2 000 000.– zuständig (Art. 68 lit. c ROAB). Über die tauschweise Abgabe von Liegenschaften mit einem Verkehrswert von mehr als Fr. 2 000 000.– ist grundsätzlich der Gemeinderat zuständig (Art. 60 lit. b GO). Für im Rahmen des Projekts Tram Affoltern notwendige tauschweise Abtretungen von Flächen mit einem Verkehrswert von mehr als Fr. 2 000 000.– soll der Stadtrat von den Stimmberechtigten ermächtigt werden, diese in eigener Kompetenz zu vollziehen.

Bei den Übertragungen innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens (Umwidmungen, vgl. Kapitel 4.4.2) handelt es sich um einen Verwaltungsakt in der Zuständigkeit des Stadtrats (§ 48 Abs. 3 GG i.V.m. Art. 79 Abs. 3 GO und Art. 83 Abs. 2 ROAB).

Für die Entwidmung der 456 m² von Kat.–Nr. AF5263 (Restaurant Frieden) (vgl. Kapitel 4.5) ist gestützt auf Art. 79 Abs. 3 GO i. V. m. Art. 83 Abs. 1 ROAB der Stadtrat zuständig.

Für die Veräusserung von Liegenschaften des Finanzvermögens im Verkehrswert von mehr als Fr. 1 000 000.– ist der Gemeinderat zuständig (§ 117 Abs. 2 lit. a GG i. V. m. Art. 60 lit. a GO). Der Verkehrswert der 456 m² von Kat.–Nr. AF5263 (Restaurant Frieden) beträgt vorliegend Fr. 3 648 000.–, demzufolge ist für den Entscheid über die Veräusserung der Gemeinderat zuständig. Da die Veräusserung mit den Regelungen bezüglich des Projekts «Verschiebung Restaurant Frieden» ein einheitliches Vertragswerk bilden, liegen diese Regelungen somit ebenfalls in der Zuständigkeit des Gemeinderats.

Für den vertraglichen Vollzug des Grundbuchgeschäfts sind vorbehältlich der Zustimmung der zuständigen städtischen Behörde die Projektleitenden zuständig, sofern keine abweichende Regelung getroffen wird (Art. 45 Abs. 1 und 3 ROAB i. V. m. Ziffer IV, E.5.1 des Anhangs 3 «Liegenschaften Stadt Zürich» zum Organisationsreglement des Finanzdepartements [AS 172.310]).

9.3 Budgetnachweis und Zuständigkeit für Umsetzung

Die mit der vorliegenden Kreditvorlage beantragten Ausgaben fallen frühestens ab dem Jahr 2027 an. Die erforderlichen Mittel sind im FAP 2026–2029 enthalten und die jährlichen Tranchen werden rechtzeitig mit der jeweiligen Budgetvorlage beantragt.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 ROAB das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend sind



24/24

das Departement der Industriellen Betriebe und das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement mit der Umsetzung zu beauftragen. Die Projektsteuerung erfolgt unter der Leitung der VBZ und die operative Umsetzung sowie die Kreditüberwachung und -abrechnung unter Leitung des TAZ.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

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 II/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.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie dem Vorstehenden des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter