



## Beschluss des Stadtrats

vom 2. November 2022

GR Nr. 2022/382

### Nr. 1130/2022

#### **Schriftliche Anfrage von Anjushka Früh, Heidi Egger und 4 Mitunterzeichnenden betreffend Verzögerung der Tramlinie Affoltern, Einfluss der Planung eines unabhängigen Bahnkörpers, weitere Aspekte mit Einfluss auf die Terminplanung, Interesse der Stadt an der Realisierung vor dem Hintergrund der Verschiebungen und Realisierung einer durchgängigen Busspur sowie Entlastung der Buslinie 32**

Am 24. August 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Anjushka Früh, Heidi Egger (beide SP) und vier Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/382, ein:

Affoltern wartet seit vielen Jahren auf eine Tramverbindung. Fast jährlich wird die Planung und damit die Erstellung nach hinten verschoben. Das letzte Mal am 7. Juli 2022. Weitere Verzögerungen scheinen vorprogrammiert.

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

1. Grund für die erneute Verschiebung ist u.a. die Planung eines unabhängigen Bahnkörpers (UBK) mit einer Länge von 2.2 km von insgesamt 4 km auf der Wehntalerstrasse. Wie erklärt der Stadtrat diese Teilerstellung?
2. Weshalb war diese Planung nicht von Anfang an oder zumindest bereits bei vorgängigen Projektanpassungen vorgesehen, womit die jetzige nochmalige Verzögerung hätte verhindert werden können?
3. Welche weiteren noch hinzukommenden neuen Aspekte der Planung oder bspw. auch das Vorziehen anderer öV-Projekte werden zu nochmaligen Verzögerungen führen?
4. Welches Interesse hat der Stadtrat an der Fertigstellung des Tram Affolterns vor dem Hintergrund der immer wieder eintretenden Verzögerungen überhaupt noch?
5. Welche möglichen Konsequenzen resp. Verzögerungen könnten zu erwartende Einsprachen betreffend die beiden im Projektperimeter liegenden Velovorzugsrouten auf das Tramprojekt haben? Was unternimmt der Stadtrat, um diese Problematik proaktiv im Voraus zu verhindern, damit keine weiteren Verzögerungen eintreten?
6. In der zwischenzeitlich abgeschriebenen Motion GR 2012/292 wurde eine durchgängige Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse gefordert. Heute stellt sich diese Frage erneut, der Stau des MIV behindert den Busverkehr täglich. Ist der Stadtrat aufgrund der neuerlichen Verzögerung und dem Umstand, dass Affoltern nach heutigem Stand immer noch fast ein Jahrzehnt auf eine Tramverbindung warten muss, nun bereit, eine durchgehende Busspur in beide Fahrtrichtungen zwischen Neu-Affoltern und Holzerhurd zu realisieren? Wenn nein, weshalb nicht?
7. Was sind die Erfahrungen, welche seit der Realisierung der Teil-Busspur gemacht wurden? Wann wird der durch das Postulat GR 2020/164 geforderte Bericht vorliegen?
8. Ebenso hat die weiterhin rege Bautätigkeit in Affoltern Einfluss auf die Auslastung resp. Überlastung des einzigen direkten Buses zum Bucheggplatz und in die Innenstadt. Ein dichter Fahrplan auf der Linie 32 scheint nicht möglich. Könnte sich der Stadtrat zur Entlastung eine Wiederaufnahme der früheren Linie 72 Holzerhurd - Bucheggplatz auf den nächsten Fahrplanwechsel oder zu einem späteren Zeitpunkt vorstellen? Falls nein, weshalb nicht?



2/5

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Das Tram Affoltern ist mit seiner leistungsfähigen, attraktiven Verbindung ins Stadtzentrum ein wesentlicher Bestandteil der Netzentwicklungsstrategie der Verkehrsbetriebe (VBZ). Die Projektierung des Tram Affolterns ist bereits weit fortgeschritten. Mit der Erteilung der Infrastruktur-Konzession und der Aufnahme ins Agglomerationsprogramm 4. Generation durch den Bundesrat wurden wichtige Meilensteine erreicht.

Die Eingabe des Bewilligungsdossiers an das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist Ende 2023 geplant. Die Realisierung ist im Zeitraum 2026–2029 vorgesehen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

#### **Frage 1**

**Grund für die erneute Verschiebung ist u.a. die Planung eines unabhängigen Bahnkörpers (UBK) mit einer Länge von 2.2 km von insgesamt 4 km auf der Wehntalerstrasse. Wie erklärt der Stadtrat diese Teilerstellung?**

Bei einem unabhängigen Bahnkörper (UBK) handelt es sich um ein baulich von anderen Verkehrsflächen abgegrenztes Trasse, das einzig von schienengebundenen Verkehrsmitteln befahren werden kann. Mit der Planung eines UBK wird sichergestellt, dass das Tram Affoltern auf Teilabschnitten unabhängig vom Geschwindigkeitsregime des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verkehren kann. Der Grund für die Teilerstellung ist, dass auf dem von der Buslinie 61/62 mitgenutzten Abschnitt zwischen Neuaffoltern und Zehntenhausplatz vorerst kein unabhängiger Bahnkörper umgesetzt werden soll. Die Busse sollen dort gemeinsam mit dem Tram auf dem ÖV-Trasse verkehren, um ein zuverlässiges Angebot auf den genannten Buslinien sicherzustellen. Das Trasse wird hier jedoch so ausgebildet, dass nach Inbetriebnahme der Tram-Nordtangente, zu einem späteren Zeitpunkt, eine Umgestaltung zu einem UBK möglich ist.

#### **Frage 2**

**Weshalb war diese Planung nicht von Anfang an oder zumindest bereits bei vorgängigen Projektanpassungen vorgesehen, womit die jetzige nochmalige Verzögerung hätte verhindert werden können?**

Die Erarbeitung eines Bauprojekts des gesamten Strassenraums über eine Strecke von 4 km ist komplex. Die Vielzahl der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen dieses Generationenprojekts sind entsprechend herausfordernd und zeitintensiv. Die Arbeiten für das Bauprojekt Tram Affoltern wurden im Herbst 2020 aufgenommen. Die Einordnung der Bedeutung eines UBK war erst nach den Diskussionen um das zukünftige Temporegime MIV und den damit verbundenen Auswirkungen auf den ÖV in der Stadt Zürich möglich. Die Projektanpassung ist in der Zwischenzeit erfolgt.

#### **Frage 3**

**Welche weiteren noch hinzukommenden neuen Aspekte der Planung oder bspw. auch das Vorziehen anderer ÖV-Projekte werden zu nochmaligen Verzögerungen führen?**

Der weit fortgeschrittene Projektierungsstand und die Aufnahme des Tram Affoltern ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation sind massgebende Argumente für eine Umsetzung des



3/5

geplanten Terminprogramms. Zum heutigen Stand sind keine weiteren Verzögerungen des Bauprojekts absehbar. Die Eingabe des Bewilligungsdossiers ans BAV ist Ende 2023 geplant. Anschliessend erfolgen das Bewilligungsverfahren und die Genehmigung des Baukredits durch Stadt und Kanton.

**Frage 4**

**Welches Interesse hat der Stadtrat an der Fertigstellung des Tram Affoltern vor dem Hintergrund der immer wieder eintretenden Verzögerungen überhaupt noch**

Verglichen mit anderen Vorhaben derselben Grössenordnung und Komplexität schreitet das Projekt Tram Affoltern schnell voran. Sowohl Kanton wie auch Stadt haben ein grosses Interesse an der Umsetzung des Tram Affoltern. Dieses bildet eine wichtige Erweiterung des VBZ-Angebotes, das mit der vorgesehenen Siedlungsentwicklung von Zürich Affoltern im Einklang steht. Die zugesicherte Projekt-Mitfinanzierung durch den Bund bekräftigt den hohen Nutzen des Projekts.

**Frage 5**

**Welche möglichen Konsequenzen resp. Verzögerungen könnten zu erwartende Einsprachen betreffend die beiden im Projektperimeter liegenden Velovorzugsrouten auf das Tramprojekt haben? Was unternimmt der Stadtrat, um diese Problematik proaktiv im Voraus zu verhindern, damit keine weiteren Verzögerungen eintreten?**

Die städtischen Velo-Fachstellen sind im Projektteam Tram Affoltern integriert, sodass eine bestmögliche Berücksichtigung der beiden Velovorzugsrouten im Projekt gewährleistet ist. Die Velovorzugsrouten führen durch den Projektbereich Tram Affoltern, einerseits im Bereich Käferholzstrasse – Glaubtenstrasse entlang der Wehntalerstrasse, andererseits im Bereich Radiostudio entlang der Hofwiesenstrasse. Die Veloinfrastruktur für die Velovorzugsrouten soll in diesen Bereichen zusammen mit dem Projekt Tram Affoltern bewilligt werden. Die auf die Standards der Velovorzugsrouten ausgebaute Infrastruktur ermöglicht somit eine über den Projektperimeter durchgängige Veloführung der betroffenen Routen. Zudem werden mit einer proaktiven Anwohnerinformation interessierte Personen frühzeitig über das Projekt orientiert. Einsprachen gegen das Projekt oder Projektbestandteile werden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens behandelt.

**Frage 6**

**In der zwischenzeitlich abgeschriebenen Motion GR 2012/292 wurde eine durchgängige Busspur in beiden Fahrrichtungen auf der Wehntalerstrasse gefordert. Heute stellt sich diese Frage erneut, der Stau des MIV behindert den Busverkehr täglich. Ist der Stadtrat aufgrund der neuerlichen Verzögerung und dem Umstand, dass Affoltern nach heutigem Stand immer noch fast ein Jahrzehnt auf eine Tramverbindung warten muss, nun bereit, eine durchgehende Busspur in beide Fahrrichtungen zwischen Neu-Affoltern und Holzerhurd zu realisieren? Wenn nein, weshalb nicht?**

Auf Grundlage der Motion GR Nr. 2012/292 wurde 2015 unter Federführung des Tiefbauamts eine Machbarkeitsstudie zur Busbeschleunigung entlang der Wehntalerstrasse durchgeführt. Im Zeitraum Oktober 2019 bis März 2020 wurden in beiden Fahrrichtungen abschnittsweise



4/5

Busspuren realisiert, die eine Priorisierung der Busse in Zufahrt zu den massgebenden Knotenpunkten ermöglichen. In der Folge konnten die Verlustzeiten der Busse insbesondere während der Abendspitze deutlich gesenkt werden; insbesondere reduzierte sich dabei auch die Streuung der Fahrzeiten erheblich, was die Betriebsqualität der betroffenen Buslinien 32, 61 und 62 verbessert hat.

Die Realisierung der Busspuren ging einher mit der Reduktion des MIV-Spurangebots stadteinwärts, dies bereits im Vorgriff auf den im Projekt Tram Affoltern geplanten Spurabbau.

Zusätzliche Busspur-Abschnitte auf der Wehntalerstrasse wären nur durch den weiteren Abbau von MIV-Spuren möglich, was zu Überlastungen führen würde. Es wäre zu erwarten, dass dies insgesamt zu mehr Behinderungen für den Busverkehr führt, insbesondere auch im weiteren Umfeld (z. B. Binzmühlestrasse, Regensbergstrasse).

#### **Frage 7**

**Was sind die Erfahrungen, welche seit der Realisierung der Teil-Busspur gemacht wurden? Wann wird der durch das Postulat GR 2020/164 geforderte Bericht vorliegen?**

Die Busspuren tragen massgebend zur Verbesserung des Busbetriebs entlang der Wehntalerstrasse bei. Der Hauptnutzen der Busspuren ergibt sich durch die deutliche Reduzierung der Fahrzeitstreuungen während der Abendspitze, in Fahrtrichtung stadtauswärts, sowie morgens stadteinwärts. Es muss aber festgehalten werden, dass es auf den Linien 32, 61 und 62 auch weiterhin zu Unregelmässigkeiten kommt. Bei der Linie 32 stehen diese vor allem im Zusammenhang mit Stausituationen an der Langstrasse, bei der Linie 61/62 kommt es z.B. am Niveauübergang beim Bahnhof Affoltern zu Verzögerungen.

Im Zusammenhang mit dem Postulat Nr. GR 2020/164 wurde 2021/2022 unter Federführung des Tiefbauamts eine Wirkungskontrolle durchgeführt. Über den Stand der Arbeiten wird im Geschäftsbericht 2022 informiert.

#### **Frage 8**

**Ebenso hat die weiterhin rege Bautätigkeit in Affoltern Einfluss auf die Auslastung resp. Überlastung des einzigen direkten Buses zum Bucheggplatz und in die Innenstadt. Ein dichter Fahrplan auf der Linie 32 scheint nicht möglich. Könnte sich der Stadtrat zur Entlastung eine Wiederaufnahme der früheren Linie 72 Holzerhurd - Bucheggplatz auf den nächsten Fahrplanwechsel oder zu einem späteren Zeitpunkt vorstellen? Falls nein, weshalb nicht?**

Die Linie 32 verkehrt aktuell in den Stosszeiten mit Doppelgelenktrolleybussen im 6-Minuten-Takt. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass dies im Hinblick auf die Kapazität gegenwärtig auch bei pünktlichem Betrieb nur knapp ausreichend ist. Bereits heute gelangen einige Kurse an ihrer Belastungsgrenze, die Überlastung der Linie 32 ist absehbar. Um das weitere Wachstum aufzunehmen, ist geplant, die Linie 11 nach Holzerhurd zu führen (Tram Affoltern). Für den langfristigen Zustand sind die Massnahmen also bereits in die Wege geleitet, um die Kapazitäten zu erhöhen.

Im Rahmen einer Neuordnung des Angebots in Zürich Nord ist im Fahrplanverfahren 2024/25 geplant, dass die Linien 61 und 62 in den Stosszeiten alle 5 statt wie bisher alle 6 Minuten



5/5

verkehren werden (kombinierte Taktichte). Diese Massnahme ist die optimale Lösung, um gleichzeitig auf die Fahrgastnachfrage sowie auf die Stabilität der Linie 61 und 62 zu reagieren.

Taktverdichtungen auf der Linie 32 sind hingegen zurzeit nicht realisierbar. Weder stehen die finanziellen Mittel für den Betrieb der zusätzlichen Kurse bereit, noch sind die dafür erforderlichen Fahrzeuge selbst vorhanden. Aus demselben Grund ist daher auch keine zusätzliche Linie möglich, da es unerheblich ist, ob zusätzliche Mittel auf der Linie 32 oder auf einer neuen Linie benötigt werden – sie stehen in beiden Fällen nicht bereit.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti