



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 9. Juli 2025

GR Nr. 2025/305

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

1. Zweck

Der öffentliche Verkehr (ÖV) spielt zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr bei der Erreichung der städtischen Ziele in den Bereichen Mobilität, Klima, Wirtschaft und Stadtentwicklung eine zentrale Rolle. Die Stadt setzt sich entsprechend seit jeher für einen attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlichen ÖV ein. Dazu gehört massgeblich der fortlaufende Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr bzw. der Ausbau der ÖV-Infrastruktur im Bereich der Fahrwege von Tram und Bus. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 3740/2023 hat der Stadtrat die Netzentwicklungsstrategie 2040 verabschiedet und darin die Weiterentwicklung des Netzes für Tram- und Hauptbuslinien 2040 im Rahmen der bestehenden finanziellen Möglichkeiten definiert.

Die im Zielnetz 2040 (Etappe 1) vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen allein reichen jedoch noch nicht aus, um eine wesentliche Entlastung der Innenstadt zu erzielen. Diese wird sich erst mit der Realisierung der Etappen 2 und 3 stärker zeigen. Damit der positive Nutzen der Netzentwicklungsstrategie früher erreicht werden kann, sollen Streckenausbauten, die eigentlich erst nach 2040 geplant sind, wo möglich und sinnvoll, vorgezogen werden. Die Attraktivität und die Kapazitäten des ÖV können damit spürbar und zeitnah gesteigert werden. Gleichzeitig wird auch ein stärkerer Beitrag zur Erreichung der Netto-Null-Ziele geleistet.

Damit diese vorzeitige Umsetzung und Attraktivitätssteigerung des ÖV möglich ist, soll ein städtischer Rahmenkredit von 450 Millionen Franken für die vorgezogene Finanzierung von Streckenausbauten sowie Betriebsbeiträge an den ZVV beschlossen werden.

2. Netzentwicklungsstrategie der VBZ

Wie erwähnt, definieren die VBZ mit der Netzentwicklungsstrategie die Weiterentwicklung des Netzes für Tram- und Hauptbuslinien im Gebiet der Stadt Zürich.

Mit den steigenden Ansprüchen an den öffentlichen Strassenraum zeichnet sich im heutigen Verkehrsnetz bereits an verschiedenen Knotenpunkten die Erreichung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ab, wodurch sich die Behinderungen im Netz des ÖV akzentuieren. Die geplanten Stadtverdichtungen – geschätzt werden zusätzliche 68 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze bis 2040 – werden dieses Problem noch weiter verschärfen.

Vor diesem Hintergrund und um den vielfältigen Herausforderungen gerecht zu werden, war die Netzentwicklungsstrategie zu überarbeiten und zu überdenken. Die Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» aus dem Jahr 2013 wurde entsprechend von der Netzentwicklungsstrategie 2040 (STRB Nr. 3740/2023) abgelöst.



Die Hauptziele der Netzentwicklung sind zusätzliche Kapazitäten, die Erhöhung der Attraktivität des ÖV sowie der Wirtschaftlichkeit des ÖV-Angebots. Der Schwerpunkt der Netzentwicklungsstrategie 2040 liegt auf der Konkretisierung der neuen Infrastrukturen eines ÖV-Ringsystems sowie der Entwicklung des ÖV-Angebots. Sie bewertet den Nutzen in Abhängigkeit zu den Kosten und skizziert für verschiedene zeitliche Zustände sinnvolle Liniennetze.

Die Arbeiten für die Netzentwicklungsstrategie 2040 mündeten in konkreten Ausbausritten der Netzinfrastruktur. Die Reihenfolge der Netzelemente wurde unter Berücksichtigung verschiedenster Aspekte getroffen. Eine zentrale Rahmenbedingung stellen die finanziellen Möglichkeiten des Kantons und spezifisch des Verkehrsfonds dar. Mit diesem Instrument werden ÖV-Infrastrukturprojekte finanziert. Im engen Austausch mit dem ZVV wurde mit den bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten der Spielraum für städtische ÖV-Projekte für die Umsetzungsetappe bis 2040 ausgelotet. In Abwägung aller relevanten Umstände ergab sich folgende Etappierung:

Etappe 1 (bis 2040):

	Realisierungshorizont	Kostenschätzung (+/- 50%)
Tramtangente Nord	2035–2040	ca. 210–370 Mio. Fr. (je nach Streckenführung)
Tram Altried – Wallisellen / Dübendorf	2035–2040	ca. 70 Mio. Fr.
Tramspange Hardturm	2035–2040	ca. 20 Mio. Fr.
Tramverbindung Bahnhof Altstetten	2035–2045	ca. 120 Mio. Fr.

Etappe 2 (2040–2050):

	Realisierungshorizont	Kostenschätzung (+/- 50%)
Innerer Ring (inkl. Tram Rosengarten oder Wipkingertunnel sowie Tram Hubertus – Triemli)	2040–2050	ca. 420–660 Mio. Fr. (je nach Variante)
Tram Flur-/Gutstrasse	2040–2045	ca. 160 Mio. Fr.

Etappe 3 (2050–2060):

	Realisierungshorizont	Kostenschätzung (+/- 50%)
Tram Seebach - Kloten	2050–2055	ca. 260–380 Mio. Fr. (je nach Variante)
Hönggerbergtunnel (einschliesslich Tram Binzmühlestrasse)	2045–2055	ca. 560–590 Mio. Fr.

Die Zeitangaben zur Realisierung der Etappen wurden gegenüber der öffentlichen Schlussdokumentation zur Netzentwicklungsstrategie 2040 den aktuellsten Entwicklungen angepasst.

Aufgrund des Zeitbedarfs für die Realisierung von ÖV-Infrastrukturelementen im Stadtraum ist für die Umsetzung der Netzentwicklungsstrategie zeitnah und parallel mit mehreren Planungs- und Projektierungsprojekten zu starten. Dazu kommen verschiedene Planungs- und Prüfaufträge sowie die Aktualisierung von Planungsinstrumenten und Strategien. Neben den oben aufgeführten neuen Tramstrecken steht die Planung und Projektierung von weiteren Fahrlei-



tungsprojekten auf verschiedenen Busstrecken an. Massnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und/oder zur Verkürzung von Reisezeiten sind in der Tabelle ebenfalls nicht enthalten, da sie als Daueraufgabe zu verstehen sind.

3. Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

3.1 Zusammenarbeit mit dem ZVV

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschreibt in § 11 PVG die Aufgaben des ZVV folgendermassen: «Der Verkehrsverbund sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur». Als Tarif- und Verkehrsverbund ist der ZVV damit für die strategische Führung, das verbundweite Marketing und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verantwortlich. Ebenso sorgt er für einen einheitlichen Tarif. Der ZVV erfüllt seine Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen (§ 21 PVG). Die eigentlichen Transportleistungen im Verbund werden von über 30 Verkehrsunternehmen erbracht.

3.2 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Die Finanzierung des ÖV liegt im Kanton Zürich in der Zuständigkeit des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Verkehrsunternehmen liefern dem ZVV ihre Erträge ab (§ 24 PVG). Der ZVV ersetzt im Gegenzug ihren Betriebsaufwand (§ 25 PVG). Der Verkehrsverbund erfüllt seine Aufgaben wiederum innerhalb des ZVV-Rahmenkredits, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird (§ 26 PVG). Mit den Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen und Nebenerträgen werden rund 60 Prozent der entstehenden Kosten gedeckt. Der Rest, d. h. die Kostenunterdeckung, wird nach Abzug der Bundesbeiträge je zur Hälfte durch den Kanton und die Zürcher Gemeinden getragen.

3.3 Grundsätzlicher Umgang mit Investitionen

Die zur Erfüllung des Transportauftrags notwendigen Investitionen für den öffentlichen Verkehr sind gemäss PVG Aufgabe der Transportunternehmen. Sie werden grundsätzlich über die Betriebsrechnung amortisiert (§ 3 PVG). Der in der Betriebsrechnung ausgewiesene Betriebsaufwand wird vom ZVV in dem Umfang ersetzt, in welchem er die Leistungen des Transportunternehmens im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt (§ 25 PVG). Die vom ZVV zu leistende Entschädigung wird im Transportvertrag geregelt, der mit den einzelnen Transportunternehmen abgeschlossen wird (§ 21 PVG). Die Finanzierung der Entschädigung erfolgt innerhalb des vorerwähnten ZVV-Rahmenkredits, der vom Kantonsrat jeweils für eine Fahrplanperiode festgelegt wird (§ 26 PVG). Dieses Verfahren bzw. diese Finanzierung kommt etwa zum Tragen, wenn die VBZ neue Fahrzeuge beschaffen.

3.4 Investitionen in Erweiterung der ÖV-Infrastruktur

Soll mit einer Investition das Verkehrssystem oder der Betrieb erweitert werden, so weicht die Finanzierung von den betrieblichen Investitionsvorhaben ab. Dies gilt auch für den mit vorliegendem Rahmenkredit angestrebten Ausbau der Netzinfrastuktur der VBZ. Gemäss § 4 PVG gewährt der Kanton Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung



4/11

mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbunds das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Stellen die VBZ beim Kanton Zürich ein entsprechendes Beitragsgesuch, so wird dieses vom ZVV beurteilt. Unterstützt der ZVV das Vorhaben, beauftragt er die VBZ mittels Leistungsauftrag mit dem Infrastrukturprojekt. Die gesprochenen Beiträge belasten – anders als die übrigen Investitionen – nicht den erwähnten ZVV-Rahmenkredit, sondern den Verkehrsfonds. Diese Spezialfinanzierung ist in § 30 f. PVG geregelt. Der Kantonsrat weist dem Fonds mit dem Voranschlag jährlich Einlagen von mindestens 70 Millionen Franken zu. Der Regierungsrat erstattet jährlich Bericht über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung (§ 31 Abs. 1 PVG). Aktuell ist der Fonds mit rund 800 Millionen Franken dotiert. Allerdings wird sich dieser Stand in den nächsten Jahren reduzieren, was vor allem in Abschreibungen für Grossprojekte begründet ist.

Aufgrund der begrenzten Mittel können nicht alle gewünschten Infrastrukturvorhaben berücksichtigt werden. Ob ein Infrastrukturprojekt über den Verkehrsfonds finanziert werden kann, ist frühzeitig mit dem ZVV zu klären, damit entsprechende Projekte rechtzeitig in die Finanzplanung des Verkehrsfonds aufgenommen werden können. Diesem Zweck dient auch die Netzentwicklungsstrategie 2040. Die darin enthaltenen Netzelemente und der Zeitplan sind mit dem ZVV abgestimmt und berücksichtigen die bestehenden finanziellen Möglichkeiten. Schliesslich müssen beabsichtigte Vorhaben mit der Angebotsplanung des ZVV (ZVV-Strategie) übereinstimmen, die vom Kantonsrat erlassen wird (§ 4 i.V.m. § 28 PVG). Die effektive Finanzierungszusage erfolgt schliesslich mittels projektspezifischer Kreditbeschlüsse von Regierungs- oder Kantonsrat, die in Einklang mit den planerischen bzw. strategischen Grundlagen stehen. Als aktuelleres Beispiel für eine Infrastrukturerweiterung, die aus dem Verkehrsfonds finanziert wird, kann die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 genannt werden. Der Kantonsrat hat für die Umsetzung dieses Vorhabens mit Beschluss vom 12. Dezember 2022 einen Staatsbeitrag von Fr. 47 051 000.– zulasten des Verkehrsfonds zugesichert (Vorlage 5862). Dieser Betrag wird sich noch um den Beitrag des Bundes im Rahmen seines Programms Agglomerationsverkehr reduzieren. Über den Verkehrsfonds finanziert werden nur die aktivierbaren Anteile der Projekte (ohne Projektdefinition, Machbarkeitsstudie, Auswahlverfahren etc.).

4. Der Rahmenkredit «Ausbau ÖV-Infrastruktur der Verkehrsbetriebe»

4.1 Einordnung

Die städtischen Ziele in den Bereichen Mobilität, Klima, Wirtschaft und Stadtentwicklung sind hoch gesteckt. Die Stadt will insbesondere bis 2040 klimaneutral werden. Der öffentliche Verkehr und dessen Ausbau spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit den bestehenden finanziellen Rahmenbedingungen wird es jedoch nicht möglich sein, mit den Erwartungen Schritt zu halten. Ebenso ist nicht ersichtlich, dass der Verkehrsfonds als massgebliche Finanzierungsquelle für ÖV-Erweiterungen zeitnah erweitert wird. Damit dennoch wichtige weitere ÖV-Ausbauten früher als geplant realisiert werden können und um die Attraktivität des Angebots zu erhöhen, sollen mit einem Rahmenkredit von 450 Millionen Franken weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden. In Beantwortung der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2024/386 hat der Stadtrat in Aussicht gestellt, dass für vorgezogene Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bis 2040 30 Millionen Franken pro Jahr einzuplanen sind.



4.2 Programm Rahmenkredit

Der Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für ein Programm (vgl. § 106 Abs. 2 lit. b Gemeindegesetz [GG, LS 131.1]). Dieses umfasst mehrere Vorhaben mit dem gleichen konkreten Zweck. Ausgangspunkt sind die Netzelemente gemäss Netzentwicklungsstrategie 2040. Diese wurde zusammen mit dem ZVV so definiert und etappiert, dass sie – Stand heute – mit den bestehenden Finanzierungsquellen realisiert werden kann. Die zusätzlichen Mittel aus dem Rahmenkredit sollen erlauben, gewisse Ausbauschritte aus der Netzentwicklungsstrategie 2040 auf dem Stadtgebiet zeitlich früher als geplant anzugehen. Es geht folglich um Investitionen, die dem zeitgerechten Ausbau der städtischen ÖV-Infrastruktur dienen.

Die planerischen Arbeiten haben ergeben, dass sich nachfolgende Netzelemente aus der Netzentwicklungsstrategie 2040 besonders eignen für eine vorgezogene Realisierung:

	Kostenschätzung (+/- 50%)
Tram Flur-/Gutstrasse I	Ca. 160 Mio. Fr.
Busvorläufer Europabrücke	Ca. 100 Mio. Fr.
Tram Hardplatz – Albisriederplatz	Ca. 65 Mio. Fr.
+ Option A: Flur-/Gutstrasse II	Ca. 100 Mio. Fr.
+ Option B: Tram Hubertus – Triemli (alternativ zu Option A)	Ca. 100 Mio. Fr.

Mit der vorzeitigen Umsetzung der vorstehenden Netzelemente kommt der Nutzen der Netzentwicklungsstrategie früher zum Tragen. Insbesondere wird das ÖV-Angebot in den Verdichtungsgebieten im Westen der Stadt früher massgeblich weiterentwickelt, was sich positiv auf Kapazität, Direktverbindungen und Zuverlässigkeit auf den entsprechenden Korridoren auswirkt. Damit wird in diesen wachsenden Gebieten ein stärkerer Beitrag zur Erreichung der Netto-Null-Ziele geleistet. Ebenso können Impulse für die Aufwertung von Stadtachsen sowie Akzente für die Stadtentwicklung gesetzt werden, wobei die Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur und die Entlastung der Innenstadt im Vordergrund steht. Zusammenfassend wird nicht nur ein starkes Zeichen für den ÖV in der Stadt gesetzt, sondern die Attraktivität des ÖV spürbar und zeitnah verbessert und entscheidend zu den Klimazielen beigetragen.

Schliesslich sind die vorgezogenen Massnahmen abgestimmt mit den nachfolgend geplanten Schritten der Netzentwicklungsstrategie, namentlich dem inneren Ring zwischen Hardbrücke und Irchel sowie dem äusseren Ring zwischen Altstetten, Hönggerberg und Oerlikon, welche dadurch idealerweise auch früher umgesetzt werden können.

Die Vergangenheit hat wiederholt gezeigt, dass sich Strassenbauprojekte aus verschiedenen Gründen verzögern können. Unter anderem gilt es im Strassenraum verschiedene Interessen und Bedürfnisse einzubinden. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die Bewilligungs- bzw. Konzessionsverfahren nach Strassengesetz (StrG, LS 722.1) oder Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) auch bei einer separaten Finanzierung über einen Rahmenkredit einzuhalten sind, was entsprechende Planungsfristen bedingt. Eine weitere Herausforderung liegt schliesslich darin, den mit dem Infrastrukturausbau einhergehenden Zusatzbedarf nach Depots, Garagen, Abstell- und Bereitstellungsflächen sowie nach Rollmaterial und Personal zu decken. Können diese Leistungen nicht zeitgerecht erbracht werden, kann der beförderliche



Ausbau der Infrastruktur seinen Nutzen nicht entfalten. Um dieses Szenario abzuwenden, betreiben die VBZ eine umfassende und abgestimmte Gesamtplanung. Aufgrund des stetig zunehmenden Nutzungsdrucks und des Fachkräftemangels ist allerdings zu konstatieren, dass bereits das ordentliche Ausbauprogramm in dieser Hinsicht herausfordernd ist. Der personelle Mehraufwand beschränkt sich in der Stadt schliesslich nicht nur auf die VBZ. Durch die vorgezogenen Projekte erhöht sich insbesondere beim Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) – als Bauherrenvertreterin – die Arbeitslast.

Damit mit den Mitteln aus dem Rahmenkredit der Ausbau der ÖV-Infrastruktur trotz dieser mannigfaltigen Herausforderungen zeitgerecht bereitgestellt werden kann, ist eine gewisse Flexibilität bei der Mittelverwendung wichtig. Es soll etwa möglich sein, sich bei den dargelegten Vorhaben vorerst auf die aktivierbare Projektierung zu beschränken. Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung sollen alsdann auch andere als die obigen Projekte angegangen werden können, sofern dies aus planerischen Gründen sinnvoll ist. Zudem soll es möglich sein, nebst den Netzelementen auch Abstell- und Bereitstellungsanlagen zu finanzieren. In jedem Fall sind aus dem Rahmenkredit nur Vorhaben auf dem Stadtgebiet zu unterstützen. Dies ist mit dem ZVV vertraglich abzusichern.

Des Weiteren soll es möglich sein, zulasten des Rahmenkredits den Mehraufwand zu finanzieren, der durch Umsetzungsvarianten anfällt, die vom Kanton nicht unterstützt werden, aus städtischer Sicht aber zweckmässig sind. Zu denken ist etwa an eine unter- statt oberirdische Linienführung. Schliesslich soll es möglich sein, kleinere Optimierungen an den bestehenden Anlagen vorzunehmen sowie Dienstgleise zu realisieren, die das übrige Netz entlasten.

4.3 Investitionsbeiträge aus dem Rahmenkredit

Der Rahmenkredit bezweckt eine zeitgerechte Umsetzung der Netzentwicklungsstrategie 2040. Der Kanton würde die vorgezogenen Vorhaben aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen bzw. der verfügbaren Mittel im Verkehrsfonds gemäss Etappierung in der Netzentwicklungsstrategie 2040 grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt ins Auge fassen und finanzieren. Möchte die Stadt Projekte vorziehen, so hat sie sich daran zu beteiligen. In welchem Verhältnis sich Stadt und Kanton schliesslich finanziell beteiligen und wie hoch entsprechend die Investitionsbeiträge aus dem Rahmenkredit ausfallen, ist mit dem Kanton fortlaufend und projektspezifisch zu klären. Indem sich im Ergebnis Kanton und Stadt an den vorgezogenen Infrastrukturausbauten zu einem jeweils festzulegenden Prozentsatz beteiligen werden, fehlen in entsprechendem Ausmass kantonale Mittel für den ordentlich geplanten Ausbau. Diese Lücken sollen ebenfalls mit dem Rahmenkredit gedeckt werden können. Konkret ist folglich auch bei den ordentlich geplanten Infrastrukturvorhaben gemäss Netzentwicklungsstrategie ein Verteilschlüssel zwischen Kanton und Stadt festzulegen, wobei der städtische Beitrag zulasten des Rahmenkredits gehen soll.

Die finanzielle Belastung von Kanton und Stadt reduziert sich um allfällige Bundesbeiträge. Um diese Mitfinanzierung durch den Bund zu sichern, sind die anspruchsberechtigten Massnahmen rechtzeitig in den jeweiligen Agglomerationsprogrammen einzubringen. Dies ist sowohl aus städtischer wie auch aus kantonalen Sicht zwingend: Eine zeitgerechte Umsetzung



darf in keinem Fall dazu führen, dass mögliche Bundesmittel aus den Agglomerationsprogrammen verwirkt werden. Die Eingaben erfolgen dabei durch die Transportunternehmen beim Kanton, welcher federführend ist. Werden Bundesmittel oder andere Beiträge Dritter durch die Stadt vorfinanziert, wird der Rahmenkredit bei späterer Auszahlung an die Stadt um diesen Betrag entlastet.

4.4 Höhe des Rahmenkredits

Der Rahmenkredit ist so dotiert, dass das definierte Programm (Kapitel 4.2) finanziert werden kann. Für die zweckmässig vorziehbaren Netzelemente gemäss Auflistung bestehen erste Kostenschätzungen. Offen ist, in welchem Ausmass sich der Kanton an den einzelnen Vorhaben beteiligen wird. Ebenso ist unklar, welche Vorhaben des Programms definitiv umgesetzt werden können. Aufgrund dieser Unsicherheiten ist für den Rahmenkredit auf die vorhandenen Kostenschätzungen für die zweckmässig vorziehbaren Netzelemente gemäss Auflistung abzustellen. Die Höhe des Rahmenkredits ergibt sich aus der entsprechenden Gesamtsumme. Indem trotz vorgesehener Teilfinanzierung die Gesamtkosten der Vorhaben für den Rahmenkredit berücksichtigt werden, reichen die Mittel auch für die Mitfinanzierung der ordentlich geplanten Netzelemente aus.

Im Einzelnen ergibt sich die Höhe des beantragten Rahmenkredits aus folgenden Positionen:

	Fr.	
Tram Flur-/Gutstrasse I		160 Mio.
Busvorläufer Europabrücke		100 Mio.
Tram Hardplatz – Albisriederplatz		65 Mio.
Option A: Tram Flur-/Gutstrasse II	100 Mio.	100 Mio.
Option B: Tram Hubertus – Triemli (alternativ zu Option A)	100 Mio.	
Total		425 Mio.
Reserve		25 Mio.
Total Rahmenkredit		450 Mio.

4.5 Betriebliche Folgekosten

Mit dem Rahmenkredit können Infrastrukturprojekte projektiert und realisiert werden. Er deckt damit in erster Linie den Projektierungs- und Investitionsaufwand ab. Soweit die Realisierung der Projekte zusätzliche personelle Ressourcen bei der Stadt bindet, können diese gegebenenfalls als wesentliche Eigenleistungen dem Rahmenkredit belastet werden. Die benötigten Leistungen bedingen teilweise Spezialwissen und breite Erfahrung in Grossprojekten. Ein Ressourcenaufbau in diese Richtung ist anspruchsvoll und zeitintensiv. In einem ersten Schritt ist deshalb umgehend eine stadtintern abgestimmte Umsetzungsplanung anzugehen. Mit Abschluss der Bauwerke und deren Inbetriebnahme fallen diverse Folgekosten an. Es geht insbesondere um zusätzliches Personal im Fahrdienst, um die Beschaffung und den Unterhalt von Fahrzeugen und um den Unterhalt von Infrastruktur. Für die zusätzlichen Fahrzeuge werden Abstell- und Bereitstellungsanlagen geschaffen werden müssen.



Diese Folgekosten gehen grundsätzlich zu Lasten der ordentlichen Finanzierung der Verkehrsbetriebe (§ 25 PVG). Im Interesse des zeitgerechten Ausbaus der ÖV-Infrastruktur soll es jedoch möglich sein, im Einzelfall solche Betriebsfolgekosten auch befristet aus dem Rahmenkredit zu finanzieren (§ 20 PVG). Dies insbesondere für den Fall, in welchem die finanziellen Möglichkeiten des Kantons zulasten des ZVV-Rahmenkredits resp. der kantonalen Finanzplanung nicht mit dem zeitgerechten Ausbauprogramm der Stadt mithalten kann oder wenn das von der Stadt gewünschte Verkehrsangebot die verkehrsplanerischen und/oder wirtschaftlichen Kriterien für eine Finanzierung über den Verbund noch nicht erfüllt.

5. Abwicklung städtische Teilfinanzierung

Die VBZ werden als Eigenwirtschaftsbetrieb geführt (Art. 5 Finanzhaushaltsverordnung [FHVO, AS 611.101] i. V. m. § 88 Abs. 2 lit. b GG). Eigenwirtschaftsbetriebe sind Verwaltungsbereiche, die nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit geführt werden. Einlagen aus Steuermitteln als einmalige neue Ausgaben sind gemäss § 7 Gemeindeverordnung (VGG, LS 131.11) bei solchen Betrieben nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen möglich, die für die VBZ nicht gegeben sind.

Die Finanzierung der VBZ über den ZVV steht in Einklang mit der Eigenwirtschaftlichkeit. Damit dies auch für die vorliegende Teilfinanzierung von Investitionen und betrieblichen Folgekosten unter den heute geltenden Rechtsgrundlagen mittels Rahmenkredit erreicht werden kann, sollen die Investitionsbeiträge in den Verkehrsfonds eingelegt und die Betriebsbeiträge an den ZVV (gemäss § 20 PVG) entrichtet werden. Damit fliessen Steuermittel nicht direkt in den Eigenwirtschaftsbetrieb. Die Leistungen werden nicht direkt bei den VBZ, sondern beim ZVV bestellt. Dieser wiederum beauftragt die VBZ mittels Leistungsauftrag (Infrastruktur) und Transportvertrag (Betrieb). Die Verwendung der städtischen Investitionsbeiträge in den Verkehrsfonds für ausschliesslich städtische ÖV-Projekte wird vertraglich sichergestellt.

Sollten sich während der langfristig ausgelegten Laufdauer des Rahmenkredits die Rechtsgrundlagen ändern, sollen jedoch auch direkte finanzielle Leistungen für städtische ÖV-Projekte oder in eine noch zu gründende Infrastrukturgesellschaft möglich sein. Letztere hätte den Auftrag, neue Infrastrukturanlagen zu projektieren und zu realisieren.

Die Teilfinanzierung der Investitionskosten durch den Kanton bedingt deren Aufnahme in die ordentlichen kantonalen Planungs- und Finanzierungsgefässe. Konkret sind gemäss den geltenden Rechtsgrundlagen die Vorhaben in die Finanzplanung des Verkehrsfonds sowie die kantonsrätliche ZVV-Strategie aufzunehmen. Alsdann erfolgt in Einklang mit den planerischen Grundlagen die definitive, projektspezifische Finanzierungszusage durch Regierungs- bzw. Kantonsrat. Im Rahmen dieses Prozesses wird der Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton festgelegt (vgl. Kapitel 2.4). Weiter sind die Projekte in die jeweiligen Agglomerationsprogramme des Bundes einzugeben. Vereinbarungen und die Vereinnahmung von Beiträgen des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm sind Sache des Kantons.

Gemäss § 110 Abs. 2 GG kann ein Verpflichtungskredit als Saldo zwischen Ausgaben und Einnahmen beschlossen werden, wenn die Beiträge Dritter in ihrer Höhe rechtskräftig feststehen oder wenn er unter dem Vorbehalt bestimmter Leistungen Dritter bewilligt wird. Die Stadt



kann ihre Kreditvorlage für das jeweilige Projekt bzw. die Bruttoausgaben entsprechend vorbehaltlich der definitiven Finanzierungszusage durch Regierungs- bzw. Kantonsrat als Nettokredit bewilligen. Allfällige Beiträge des Bundes werden erst mit Vorliegen der Schlussabrechnung definitiv festgesetzt. Der Kanton geht bezüglich dieser Beiträge in Vorleistung.

Falls sich wie erwähnt die Rechtsgrundlagen ändern, und direkte finanzielle Leistungen für städtische ÖV-Projekte oder an eine Infrastrukturgesellschaft möglich werden, sind Aufwendungen, die dem vorliegenden von den Stimmberechtigten bewilligten Rahmenkredit belastet werden, von der für ein Einzelvorhaben i. S. v. § 15 Gemeindeverordnung (VGG, LS 131.11) ermittelten Gesamtkreditsumme in Abzug zu bringen (Art. 13 Abs. 2 lit. a FHVO). Dies gilt insbesondere für entsprechende Aufwendungen im Rahmen von koordinierten Strassenbau- und Begrünungsprojekten oder für dienstabteilungsübergreifende Bauprojekte für Gebäude, Garagen, Abstellanlagen usw.

Die VBZ setzen sich schliesslich unter Beachtung der Finanzierungsgrundsätze des ZVV für Infrastrukturinvestitionen vom 22. Mai 2009 für einen maximalen Beitrag Dritter ein. Sie stellen dem Kanton die definitiven Vereinbarungen über Beiträge von Dritten ohne Aufforderung zu und sind dafür verantwortlich, dass diese Beiträge zeitgerecht, mithin im Rahmen des Baufortschritts geleistet werden.

6. Koordinationspflicht

Strassenbau- und Werkleitungsprojekte des TAZ, die koordiniert mit ÖV-Projekten umgesetzt werden, sind als separate Projekte mit separaten Ausgabenbewilligungen zu behandeln. Ob eine Zusammenrechnungspflicht gemäss § 110 Abs. 1 GG besteht, ist im Einzelfall zu prüfen. Soweit andere Dienstabteilungen Leistungen für die Infrastrukturvorhaben der VBZ erbringen, sind diese auch über den Rahmenkredit zu bewilligen und abzurechnen.

7. Zuständigkeit

Die Stimmberechtigten entscheiden über neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck (Art. 35 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Der Beschluss über den Rahmenkredit bestimmt sodann die Zuständigkeit für dessen Aufteilung (vgl. § 106 Abs. 3 i. V. m. Abs. 2 lit. b GG). Über die Aufteilung des Rahmenkredits für die Realisierung der einzelnen Teilprojekte soll der Stadtrat entscheiden. Diese Kompetenzdelegation von den Stimmberechtigten an den Stadtrat ist ein wichtiger Faktor, um das ambitionierte Vorhaben in der geplanten Zeit abwickeln zu können. Kleinere Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von maximal 2 Millionen Franken sind von der gemäss geltenden städtischen Kompetenzregelung zuständigen Instanz zu bewilligen und fallen nicht unter den vorliegend beantragten Rahmenkredit.

Der Gemeinderat ist sodann für die Behandlung parlamentarischer Vorstösse und damit für die Abschreibung des Postulats, GR Nr. 2021/268, der FDP-Fraktion betreffend Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte zuständig (Art. 57 lit. d GO). Dieser Beschluss ist vom Referendum ausgenommen (Art. 37 lit. i und k GO).



10/11

8. Abschreibung Postulat betreffend Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte

Am 16. Juni 2021 reichte die FDP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2021/268, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Rahmenkredit in der Höhe von 300 Mio. Schweizer Franken zu unterbreiten, mit dem mittels Infrastrukturbauten auf dem Gebiet der Stadt Zürich die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs reduziert und die Pünktlichkeit sowie die Fahrplandichte erhöht werden können. Die vom Kanton/ZVV abgegoltenen Leistungen für solche Bauten können bei Bedarf vorfinanziert werden.

Begründung:

Kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit und hohe Fahrplandichte machen den öffentlichen Verkehr attraktiv. Mit diesem Kredit sollen über die ansonsten dem ZVV obliegende Finanzierung des öffentlichen Verkehrs hinaus punktuelle Verbesserungen und Optimierungen an der Infrastruktur der VBZ finanziert werden.

Konkret können mit dem Kredit z.B. Tram- und Buslinien an den Endpunkten in nahe Zentren verlängert werden (beispielsweise Verlängerung Line 9 zum Bahnhof Stettbach). Sodann können Hauptachsen durch Ausbau des Eigentrasses aufgewertet werden (beispielsweise in der Hofwiesenstrasse) oder Störstellen abseits von laufenden Projekten beseitigt werden (beispielsweise im Zeltweg). Weitere Massnahmen können der Stabilität dienen, wie Verbindungsgleise zwischen Tramachsen (beispielsweise das im regionalen Richtplan eingetragene Dienstgleis Feldstrasse).

Die Finanzierung der Infrastruktur über den Kanton/ZVV hat sich grundsätzlich bewährt. Will die Stadt jedoch das Netto-Null Ziel 2040 erreichen, ist zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr eine Beschleunigung der Investitionen nötig. Daher sollen mit diesem Rahmenkredit insbesondere kleinere Ausbauten und Optimierungen rasch ermöglicht werden.

Der Stadtrat lehnte die Motion ab und beantragte die Umwandlung in ein Postulat. Der Gemeinderat folgte diesem Antrag (GRB. Nr. 4943/2022). Mit dem vorliegenden Antrag wird die Forderung des Postulats aufgenommen und weitestgehend umgesetzt. Mittels des vorliegenden Rahmenkredits können zusätzliche Infrastrukturausbauten realisiert werden und dies begünstigt unter anderem auch kürzere Reisezeiten, die Pünktlichkeit und eine hohe Fahrplandichte.

Der Stadtrat beantragt daher, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

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.**



11/11

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 abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter