

6073

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Staatsbeitrags für
den Bau einer neuen Tramlinie nach Zürich Affoltern
zwischen Brunnenhof und Holzerhurd**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 4. Februar 2026,

beschliesst:

I. Für den Bau einer neuen Tramlinie nach Zürich Affoltern zwischen den Haltestellen Brunnenhof und Holzerhurd wird der Stadt Zürich an die beitragsberechtigten Kosten von Fr. 448 500 000 ein Staatsbeitrag von 81,5%, höchstens aber Fr. 365 500 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, zugesichert.

II. Der Abschluss der Vereinbarung über den Leistungsauftrag für den Bau einer neuen Tramlinie nach Zürich Affoltern zwischen dem Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, und der Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbauamt, setzt die rechtskräftige Zusicherung der Stadt Zürich voraus, einen zweckgebundenen Beitrag von Fr. 60 000 000 für die neue Tramlinie nach Affoltern zugunsten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, zu leisten.

III. Der Staatsbeitrag gemäss Dispositiv I wird nach Massgabe des vom Bund publizierten Teuerungsindex (Bahnbauteuerungsindex) gemäss folgender Formel angepasst:
$$\text{Bewilligter Kredit} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex (Indexstand I/2023: 149,0 Indexpunkte)}$$

IV. Der Beschluss gemäss Dispositiv I untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat und den Stadtrat von Zürich.

Bericht

1. Zusammenfassung

Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt. Um die künftig erwartete weitere Bevölkerungszunahme bewältigen zu können, soll der städtische Raum in dafür geeigneten Gebieten baulich verdichtet werden. Dies soll nach den Planungen der Stadt Zürich schwergewichtig in den nördlich und westlich gelegenen Stadtteilen erfolgen. Die Bevölkerung in Affoltern soll demnach gegenüber der Jahrtausendwende bis 2040 um rund 70% auf 31 000 Personen zunehmen, was wiederum einen starken Nachfragezuwachs im bereits heute sehr stark ausgelasteten Netz des öffentlichen Verkehrs (öV) und insbesondere auf der bestehenden Trolleybuslinie 32 (Holzerhurd–Bucheggplatz–Limmatplatz–Kalkbreite/Bahnhof Wiedikon–Strassenverkehrsamt) der städtischen Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bewirken wird, die das heutige Rückgrat im öV nach Affoltern ist. Ein Grossteil des künftigen Mehrverkehrs soll entsprechend den Zielen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts vom öV übernommen werden. Als zentrale Massnahme für den Stadtteil Affoltern soll daher das städtische Tramnetz um eine knapp 4 km lange Neubaustrecke entlang der Wehntalerstrasse ergänzt werden (Tram Affoltern). Mit der künftig nach Affoltern führenden Tramlinie 11 erhält der Stadtteil eine direkte, zuverlässige und leistungsfähige Verbindung zum Hauptbahnhof und ins Stadtzentrum. Die Trams werden zudem dank ihrer bedeutend grösseren Kapazität gegenüber den heute eingesetzten Doppelgelenkbussen ein leistungsfähigeres und qualitativ deutlich besseres Angebot bereitstellen.

Die Realisierung der Neubaustrecke nach Affoltern ermöglicht neben dem dringlichen Ausbau des öV in Affoltern die städtebauliche Aufwertung der Wehntalerstrasse und verschiedener Quartierzentren, die gemeinsam eine wichtige innerstädtische Achse bilden. Dadurch werden gute Voraussetzungen für die künftige innerstädtische Entwicklung geschaffen. Die vom Individualverkehr mehrheitlich abgesetzte Traminfrastruktur sowie eine zeitgemässe Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen die Qualität für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Stadt Zürich und einzelne private Werke investieren zudem baulich koordiniert mit dem Tramprojekt in die Erneuerung ihrer Anlagen und Leitungen, die aufgrund des Alters ohnehin ersetzt werden müssten. Die sich daraus ergebenden baulichen Synergien ermöglichen Kosteneinsparungen. Im Weiteren entlastet die koordinierte Bauausführung die städtische Wohnbevölkerung von den Auswirkungen der Bautätigkeit.

Die Bruttoinvestitionen für das gemeinsam von Kanton und Stadt finanzierte Tramprojekt betragen 448,5 Mio. Franken. Die Stadt Zürich investiert zudem im Rahmen des Grossprojekts rund 110 Mio. Franken in den Strassen-, Kanal- und Werkleitungsbau sowie in städtische Eigenprojekte. Das gesamte Bauvolumen beträgt damit ungefähr 560 Mio. Franken.

Der Kanton Zürich hat dem Bund das Tram Affoltern als zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms «Stadt Zürich-Glattal» der 4. Generation beantragt. Dieser hat Ende 2023 im Rahmen seines Finanzierungsbeschlusses zu den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation seine Mitfinanzierung von 40% zugesichert, jedoch nur bis zu einem geschätzten Höchstbetrag von rund 127 Mio. Franken (Preisstand September 2023, einschliesslich MWSt). Der Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm vermindert die ordentlichen städtischen und kantonalen Finanzierungsanteile für das Tram Affoltern. Die Werkleitungen und Eigenprojekte der Stadt Zürich im Umfang von rund 110 Mio. Franken sowie der städtische Beitrag an den Verkehrsfonds von 60 Mio. Franken werden ausschliesslich durch die Stadt Zürich finanziert.

Gemäss den vom Kantonsrat am 25. März 2024 beschlossenen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie) für die Fahrplanjahre 2025–2029 (Vorlage 5918) soll das Tram Affoltern nach Vorliegen des Kreditbeschlusses und der Baubewilligung ab 2026 umgesetzt werden. Aufgrund der absehbaren hohen Neuverschuldung des Kantons nahm der Regierungsrat im Hinblick auf den Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2025–2028 jedoch erstmalig eine Priorisierung der Investitionsvorhaben vor (RRB Nr. 268/2024). Im Rahmen dieser Gesamtbeurteilung kam der Regierungsrat zum Schluss, dass die Finanzierung der Bauausführung und somit die weitere Umsetzung des Projekts Tram Affoltern im Vergleich zu anderen Vorhaben mit höherer Priorität finanziell nicht tragbar war, was entsprechende Auswirkungen auf den Gesamtterminplan des Vorhabens hatte. In der Folge fanden Gespräche zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat von Zürich statt. Im August 2025 wurde eine gemeinsame Absichtserklärung abgegeben, gemäss der ein zweckgebundener städtischer Beitrag für das Tram Affoltern an den Verkehrsfonds von 60 Mio. Franken zur Entlastung der Verschuldungssituation des Kantons geleistet werden soll. Gestützt auf diese Absichtserklärung bewilligte der Regierungsrat am 20. August 2025 weitere Projektierungsmittel zur Vorbereitung der zeitkritischen Bauausschreibungen (RRB Nr. 834/2025). Die am 1. Oktober 2025 dem Gemeinderat Zürich überwiesene städtische Baukreditvorlage (STRB Nr. 3087/2025) umfasst sodann neben den bereits früher im

Projekt vereinbarten städtischen Beteiligungen den zweckgebundenen pauschalen Beitrag von 60 Mio. Franken für das Tram Affoltern an den Verkehrsfonds. Der städtische Kreditbeschluss bedarf gemäss der städtischen Kompetenzregelung der Zustimmung der Stimmberechtigten der Stadt Zürich. Der entsprechende Abstimmungstermin ist noch nicht bestimmt.

Der Bundesrat hat den VBZ am 6. April 2022 die Infrastrukturkonzession für den Bau und Betrieb des neuen Streckenabschnitts erteilt. Im Frühjahr 2024 wurde das Tramprojekt öffentlich aufgelegt. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren läuft noch und soll bis Ende 2027 abgeschlossen werden. Unter der Voraussetzung des zeitgerechten Erhalts der rechtskräftigen Plangenehmigung und allseits vorliegender Finanzierungsbeschlüsse sollen sodann ab 2028 die Bauarbeiten aufgenommen werden. Die Bauzeit für das Tramprojekt, einschliesslich der städtischen Werkleitungserneuerungen und Drittprojekte, beträgt rund dreieinhalb Jahre. Sofern die Bauarbeiten planmässig beginnen können, ist die Inbetriebnahme der Tramlinie ab 2032 geplant.

2. Ausgangslage Raumplanung und Verkehr

2.1 Abstimmung mit der Richtplanung

Als bedeutendes Entwicklungsgebiet im Nordwesten der Stadt Zürich ist der Stadtteil Affoltern in den vergangenen Jahren schnell gewachsen und wies 2023 mit rund 27 200 Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 4700 Beschäftigten einen grossen Wohnanteil auf. Gemäss der städtischen Bau- und Zonenordnung bestehen zudem beträchtliche Ausnutzungsreserven für jeweils weitere 7000 Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Beschäftigte. Infolge der bisherigen und künftigen Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung nimmt auch die Gesamtverkehrsnachfrage deutlich zu. Die vorhandenen Strassenkapazitäten sind dabei bereits heute ausgeschöpft.

Der Kanton strebt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gemäss dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich an. Das Tram Affoltern soll als wichtige Infrastrukturmassnahme zur Erhöhung des öV-Anteils in Affoltern beitragen und einen grossen Teil des künftigen Mehrverkehrs bewältigen, was auch der kantonalen Zielsetzung zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens entspricht.

Die Linienführung des Trams Affoltern durch die Wehntalerstrasse ist im regionalen Richtplan der Stadt Zürich als kurzfristige Massnahme behördenverbindlich festgesetzt. Sie ist zudem seit 2013 Bestandteil der städtischen Netzentwicklungsstrategien im öV und wurde seither als prioritäre Infrastrukturmassnahme bestätigt. In einem weiteren Schritt

soll das Tramnetz in der Stadt Zürich mit der Tramtangente Nord ergänzt werden, die von Affoltern via Oerlikon nach Stettbach geführt werden soll. Die Linienführung des Trams Affoltern ist aufwärtskompatibel auf diese Netzergänzung abgestimmt: Im späteren Betrieb soll diese zweite Tramlinie im Abschnitt Neuaffoltern–Holzerhurd eine Teilstrecke des Trams Affoltern nutzen. Die entsprechenden Abklärungen und Studien werden getätigt und gemäss ZVV-Strategie 2025–2029 ist geplant, das Vorhaben dem Bund rechtzeitig als zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms Zürich-Glattal der 6. Generation einzureichen.

2.2 Bewältigung des wachsenden Gesamtverkehrs

Mit der erwarteten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Stadt Zürich werden die täglichen Personenbewegungen zunehmen. Die VBZ erwarten einen erheblichen Nachfragezuwachs auf den Tram- und Buslinien von 30% bis 2040 und 50% bis 2050. In den sich stark entwickelnden Gebieten in Zürich Nord und West wird ein überdurchschnittliches Nachfragewachstum erwartet. Der Stadtteil Affoltern wird heute hauptsächlich durch verschiedene Buslinien erschlossen. Diese sind während der Spitzenzeiten, trotz Taktverdichtung, sehr stark ausgelastet und es bestehen nur noch geringe Kapazitätsreserven. Etwas abgesetzt von der Wehntalerstrasse kann zudem am Bahnhof Affoltern die im Halbstundentakt verkehrende S6 (Baden–Regensdorf–Watt–Zürich Oerlikon–Zürich HB–Uetikon) genutzt werden. Werktags ergänzt in den Hauptverkehrszeiten eine zweite ebenfalls halbstündlich verkehrende S-Bahn-Linie (S21: Regensdorf–Watt–Zürich Oerlikon–Zürich HB) dieses Angebot. Die mit Doppelgelenktrolleybussen betriebene Linie 32 (Holzerhurd–Bucheggplatz–Limmatplatz–Kalkbreite/Bahnhof Wiedikon–Strassenverkehrsamt) bildet ein wichtiges Rückgrat für den öffentlichen Verkehr von und nach Zürich Affoltern. Die Linie verkehrt heute in den Spitzenzeiten im dichten 6-Minuten-Takt. Gemäss den Prognosen der VBZ werden bis 2040 rund 12 000 Fahrgäste pro Tag auf dieser Linie erwartet.

3. Projektbeschreibung

3.1 Künftiges Angebot

Geplant ist die Erstellung einer knapp 4 km langen zweigleisigen Tramstrecke, welche die bestehende Tramlinie 11 (Tiefenbrunnen–Bucheggplatz–Brunnenhof–Bahnhof Oerlikon–Auzelg) ab der Haltestelle Brunnenhof über die Wehntalerstrasse bis zur Endhaltestelle und heutigen Buswendeschleife Holzerhurd führen wird.

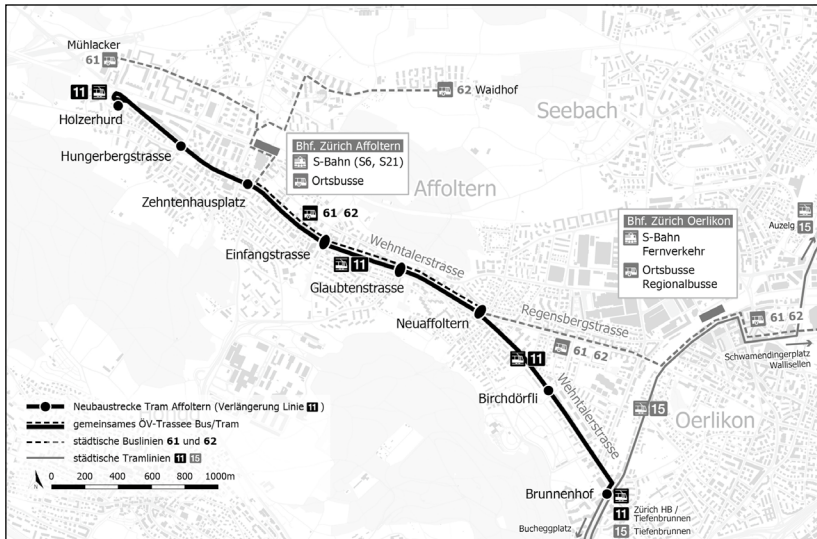


Abbildung: Übersicht Gesamtprojekt

Die Trolleybuslinie 32 soll im Gegenzug nur noch bis zum Bucheggplatz anstatt bis zur Haltestelle Holzerhurd verkehren. Als Ersatz für die Tramlinie 11 zwischen den Haltestellen Brunnenhof und Auzelg ist eine Verlängerung der bestehenden Tramlinie 15 (Bahnhof Tiefenbrunnen–Bucheggplatz) ab Bucheggplatz über den Bahnhof Oerlikon nach Auzelg vorgesehen. Mit diesem Ausbau können die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Trolleybuslinie 32 im Bereich der Wehntalerstrasse behoben und deutlich bessere Verbindungen von Affoltern in Richtung Innenstadt gewährleistet werden.

Aufgrund der bedeutend grösseren Kapazitäten der zukünftig bis Holzerhurd verlängerten Tramlinie 11 kann diese auch in den Spitzenzeiten im üblichen städtischen 7,5-Minuten-Takt betrieben werden. Damit können stündlich je Richtung rund 1500 Personen befördert werden, was einer Kapazitätssteigerung von rund 40% gegenüber dem heutigen Trolleybusbetrieb im 6-Minuten-Takt entspricht. Zudem ist die Nutzung der künftigen Tramlinie 11 wegen des grossen Anteils an Eigentrassees deutlich zuverlässiger und komfortabler als diejenige der heutigen Trolleybuslinie 32 im selben Linienabschnitt. Die Fahrzeit ab Brunnenhof bis zur Endhaltestelle Holzerhurd und umgekehrt beträgt rund sieben Minuten.

3.2 Linienführung und Infrastruktur

Das Trasse des neuen Trams Affoltern wird mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts bei der Einmündung der Wehntalerstrasse in die Hofwiesenstrasse eigentrassiert geführt. Auf rund 2,2 km langen Streckenabschnitten ab Brunnenhof bis Neuaffoltern und ab Zehntenhausplatz bis Holzerhurd wird das geplante Grüntrasse dabei als vom Individualverkehr baulich abgesetzter, unabhängiger Bahnkörper projektiert. Dies ermöglicht die Aufrechterhaltung des Betriebs der Tramlinie mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h, unabhängig vom künftig geltenden Geschwindigkeitsregime auf der Wehntalerstrasse für den Strassenverkehr. Das abgesetzte Eigentrassee ermöglicht attraktive Fahrzeiten und einen deutlich zuverlässigeren Betrieb. Die Begrünung des Bahntrassees trägt im Weiteren zur Verminderung von Lärmemissionen und Hitzeentwicklung sowie zur Zurückhaltung des Regenwassers bei. Auf dem restlichen rund 1,7 km langen Streckenabschnitt zwischen Neuaffoltern und Zehntenhausplatz ist ein öV-Eigentrassee geplant, das auch von den Buslinien 61 und 62 benutzt werden kann. Damit können auch die Busse unabhängig vom Individualverkehr und somit betrieblich günstig geführt werden. Das öV-Eigentrassee könnte später im Falle einer Realisierung der Tramtangente Nord und des damit einhergehenden wegfallenden Busangebots in diesem Abschnitt ebenfalls zu einem unabhängigen Bahnkörper mit begrüntem Eigentrassee umgebaut werden.

Auf dem neuen Streckenabschnitt sind sieben neue Haltestellen geplant, die mit Ausnahme der Haltestelle am Zehntenhausplatz als standardmässige VBZ-Haltestellen konzipiert werden. Die Haltestelle Zehntenhausplatz liegt künftig entsprechend dem städtischen Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern in der Platzmitte. Die neuen Tramhaltestellen Birchdörfli, Neuaffoltern, Glaubtenstrasse, Einfangstrasse, Zehntenhausplatz und Hungerbergstrasse liegen an ähnlicher Lage wie die heutigen Bushaltestellen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt rund 550 Meter. An der Endstation Holzerhurd wird eine neue Gleichrichteranlage zur Stromversorgung erstellt. Die bestehende Gleichrichteranlage an der Hungerbergstrasse wird rückgebaut.

Die Tramwendeschleife bei der Haltestelle Holzerhurd wird auf der Südseite der Wehntalerstrasse im Bereich der heutigen Buswendeschleife als zweigleisige Tramwendeschleife erstellt. Das zweite Gleis erlaubt zu Beginn nur eine betriebliche Nutzung. Später kann die Anlage im Zusammenhang mit dem allfälligen Bau der Tramtangente Nord mit einer zweiten Haltekante ergänzt werden. Der Platzbereich der Wendeschleife wird gestalterisch aufgewertet und im Innenbereich soll ein Convenience-Store platziert werden. Letzterer wird unabhängig vom vorliegenden Projekt finanziert und bewilligt werden müssen und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Kreditvorlage.

3.3 Neugestaltung des Strassenraums

Die Wehntalerstrasse wird im Rahmen des Vorhabens entsprechend der vorgesehenen Nutzung angepasst. Ziel der Strassenraumgestaltung ist eine passende Einbettung des Tramtrassees in das Stadtbild. Der künftige Strassenraum mit dem neuen Tram in Mittellage und einer Baumallee entspricht dem typischen Erscheinungsbild wichtiger Zürcher Stadtachsen. Die doppelreihige Baumallee erbringt zudem ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Zurückhaltung des Regenwassers und zur Hitzeminderung. Verbreiterte Trottoirbereiche runden die Strassenräume gestalterisch ab und tragen zur Erhöhung der dortigen Aufenthaltsqualität bei. Damit stellen sie ein wichtiges Element im Zusammenhang mit der erwarteten Verdichtung der an die Wehntalerstrasse angrenzenden Siedlungsräume dar. Im Projekt enthalten sind zudem Aufwertungsmassnahmen am Zehntenhausplatz, beim Furttalpark und wie ausgeführt im Bereich der Wendeschlaufe Holzerhurd. Diese Orte sollen künftig neue städtebauliche Akzente setzen. Für die Velofahrenden sind im Strassenquerschnitt stadteinwärts und stadtauswärts durchgehende Velostreifen eingeplant, welche die lückenlose Umsetzung der regionalen Veloroute ermöglichen sollen. Zwischen der Käferholzstrasse und der Glaubtenstrasse wird die geplante Velovorzugsroute mit einem baulich abgesetzten Zweirichtungsradweg umgesetzt.

3.4 Strassenverkehr

Die Wehntalerstrasse ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert und damit eine Strasse von überkommunaler Bedeutung gemäss §§ 43 ff. des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1). Gemäss dem Betriebskonzept, das dem Projekt zugrunde gelegt wurde, soll die heutige Funktion der Strasse als städtische Ein- bzw. Ausfallsachse beibehalten werden. Auf freier Strecke werden in Fahrtrichtung stadtauswärts je nach Abschnitt ein oder zwei Fahrstreifen, in Fahrtrichtung stadteinwärts durchgehend ein Fahrstreifen angeboten. Die teilweise veränderte Verkehrsführung an den verschiedenen Strassenkreuzungen, verbunden mit den entsprechenden Lichtsignalsteuerungen, ermöglicht es, die heutige Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten, wie dies gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (KV; LS 101) gefordert wird. Im Rahmen des Projekts wurde eine Anpassung der bestehenden Ausnahmetransportroute nötig, die bereits im Frühjahr 2022 durch die Volkswirtschaftsdirektion bewilligt wurde: Auf einem Teil der Wehntalerstrasse wird diese aufgehoben und stattdessen auf die Binzmühlestrasse verlegt.

3.5 Landerwerb

Für die Umsetzung des Vorhabens müssen rund 21 300 m² Land dauerhaft erworben werden. Der Landerwerb leitet sich aus den verschiedenen Anforderungen ab, welche die langfristige Nutzung der Wehntalerstrasse als Verkehrsachse und urbaner Lebensraum ermöglichen sollen. In einzelnen Fällen sind separate Dienstbarkeiten im Zusammenhang mit Werkleitungen, Zugängen usw. zu regeln. Während der Bauzeit werden weitere Grundstücksflächen von rund 5000 m² hauptsächlich zur Nutzung als Installationsflächen vorübergehend beansprucht. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder instand gesetzt und den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern zurückgegeben. Die VBZ streben im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens mit allen Grundeigentümerinnen und -eigentümern eine einvernehmliche Lösung des Landerwerbs an. Die entsprechenden Verhandlungen laufen.

4. Betrieb und Unterhalt der Anlagen

Für den technischen Unterhalt und die Erneuerung der Strecke sind ab Betriebsaufnahme die VBZ als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen zuständig. Sie benötigen keine zusätzlichen Bauten für den Unterhalt der neuen Infrastruktur. Die Wehntalerstrasse wird mit dem Vorhaben erneuert und der zukünftige Unterhalt dieser Strasseninfrastruktur erfolgt gemäss den üblichen Zuständigkeiten gemäss StrG durch die Stadt Zürich.

5. Bauvorbereitung und Bauausführung

Das Gesamtvorhaben wird von der Stadt Zürich geplant und umgesetzt. Die seit 2018 laufenden Projektierungsarbeiten werden von den VBZ geleitet, mit dem Ziel einer rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung. Die Leitung der Bauausführung soll dem Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) mittels Leistungsauftrag übertragen werden. Das TAZ wurde dabei im Rahmen der vom Regierungsrat zusätzlich bewilligten Planungsmittel im Herbst 2025 mit der Vorbereitung der zeitkritischen Bauausschreibungen beauftragt (RRB Nr. 834/2025), damit möglichst verzugslos nach allseitig vorliegenden Finanzierungsbeschlüssen und Vorliegen der rechtskräftigen Baubewilligung ab 2028 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

6. Kosten und Kostenaufteilung

Die Gesamtkosten für die Planung und den Bau des Trams Affoltern werden auf Fr. 448 500 000 (Preisbasis 30. September 2023, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) veranschlagt. Die Stadt Zürich und private Werke erneuern im Rahmen des Bauvorhabens die städtischen Werkleitungen. Zudem brachte die Stadt Zürich im Rahmen der bisherigen Projektierung verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Vorhabens ein, die im Rahmen des Vorhabens umgesetzt, aber als Drittprojekt auf eigene Rechnung finanziert werden. Diese städtischen Zusatzmassnahmen belaufen sich auf rund 110 Mio. Franken. Das gesamte Bauvolumen beträgt damit grob geschätzt 560 Mio. Franken.

Die Verhandlungen mit den am Projekt beteiligten Stellen zur Kostenaufteilung wurden bereits auf Stufe Vorprojekt aufgenommen und mit der Genehmigung des Bauprojekts abgeschlossen. Demgemäss soll das Vorhaben mit 365,5 Mio. Franken oder 81,5% aus dem Verkehrsfonds und rund 60,8 Mio. Franken oder 13,5% aus dem kantonalen Strassenfonds finanziert werden, wobei Letztere über die Baupauschalen gemäss § 46 StrG an die Stadt Zürich abgegolten werden (vgl. Ziff. 7.3). Die Stadt Zürich steuert rund 22,2 Mio. Franken oder 5,0% für Anpassungen an kommunalen Strassen bei.

Gesamtkosten in Franken (gerundet)	Anteil Tram	Anteil Strasse		Total
		überkommunal	kommunal	
Erwerb von Grund und Rechten	73 000 000	25 200 000		98 200 000
Technische Arbeiten	38 400 000	6 500 000	3 900 000	48 800 000
Baukosten	195 000 000	20 500 000	14 300 000	229 800 000
Unvorhergesehenes (10%)	30 700 000	5 100 000	1 900 000	37 700 000
Zwischentotal	337 100 000	57 300 000	20 100 000	414 500 000
Mehrwertsteuer, Rundung	21 300 000	2 600 000	1 600 000	25 500 000
Verwaltungskosten (2,5%)	7 100 000	900 000	500 000	8 500 000
Total	365 500 000	60 800 000	22 200 000	448 500 000
%-Anteil (gerundet)	81,5%	13,5%	5,0%	100,0%

Diese Kosten für das Tramprojekt enthalten sämtliche bisher vom Regierungsrat bewilligten Projektierungsmittel von 26,2 Mio. Franken (RRB Nrn. 1222/2017, 606/2020, 942/2022 und 834/2025). Die Projektabrechnung erfolgt später über alle Projektphasen mit Anwendung des pauschalen prozentualen Kostenverteilungsschlüssels gemäss voranstehender Tabelle. Die Bauteuerung bemisst sich entsprechend den Vorgaben des Bundes für Agglomerationsprojekte nach dem halbjährlich publizierten BahnbauteuerungsindeX.

7. Finanzierung

7.1 Beantragung nach dem Bruttoprinzip

Der Kanton Zürich hat dem Bund das Tram Affoltern Mitte 2021 zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm 4. Generation beantragt, dies auf der Grundlage des vom Bund dazu verlangten Vorprojektstandes. Im Dezember 2023 erging der Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung der Agglomerationsprogramme 4. Generation umfasst das Tram Affoltern mit einem Beitragssatz für das Agglomerationsprogramm «Stadt Zürich-Glattal» von 40%. Der geschätzte Höchstbeitrag des Bundes beträgt rund 127 Mio. Franken (Preisbasis 30. September 2023, einschliesslich MWSt). Es ist davon auszugehen, dass der Kanton während der Bauausführung einen Teil der Bundesmittel vorfinanzieren muss, da der Bund aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen nur 80% seines Anteils während des Baufortschritts beisteuert und die Restzahlung erst im Rahmen der Bauabrechnung leistet.

Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund wird gemäss den Bestimmungen des Bundes auf der Grundlage des rechtskräftig bewilligten Projekts abgeschlossen werden. Aus diesem Grund und zur Vorfinanzierung zeitlich verzögerter Bundesmittel beantragen die Stadt Zürich und der Kanton Bruttokredite. Im Weiteren kann rasch nach dem Vorliegen der rechtskräftigen Baubewilligung mit der Bauausführung begonnen werden – unter der Voraussetzung, dass der Bund die Bewilligung gemäss Art. 26 Abs. 2 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SR 616.1) erteilt hat.

Zudem werden im weiteren Projektverlauf von der Stadt Zürich und privaten Werken Mehrwertbeiträge von rund 15,8 Mio. Franken erwartet. Diese sind im verabschiedeten Kostenvoranschlag ausgewiesen, im Antrag jedoch nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für den zweckgebundenen Beitrag der Stadt Zürich von 60 Mio. Franken an den Verkehrsfonds für das Tram Affoltern.

7.2 Finanzierung durch den Kanton

Das Vorhaben mit Gesamtkosten von brutto 448,5 Mio. Franken wird auf der Grundlage der abgeschlossenen Kostenteilerverhandlungen gemäss den Ausführungen in Ziff. 6 finanziert und abgerechnet. Der kantonale Staatsbeitrag an das Tram Affoltern von höchstens 365,5 Mio. Franken (einschliesslich MWSt) wird gestützt auf § 4 in Verbindung mit § 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1) aus dem kantonalen Verkehrsfonds finanziert. Es handelt sich gemäss § 37 Abs. 1 des Gesetzes über Controlling und Rechnungs-

legung vom 9. Januar 2006 (CRG; LS 611) um eine neue Ausgabe. Die Mittel sollen der Stadt Zürich entsprechend der Festsetzungen des Bundes gemäss der Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611) als Ä-fonds-perdu-Beitrag zur Verfügung gestellt werden.

Das Tram Affoltern belastet ausgehend vom bewilligten Staatsbeitrag (Bruttobetrag) und entsprechend dem internationalen Rechnungslegungsstandard für den öffentlichen Sektor (IPSAS) die Rechnung des Verkehrsfonds mit jährlichen Kapitalfolgekosten von rund 16,0 Mio. Franken. Diese berechnen sich unter Berücksichtigung der Verzinsung des halben Anschaffungswerts mit 0,75% (interner Zinssatz für die Planungsperiode des KEF 2026–2029) und der Abschreibungsdauer von 25 Jahren wie folgt:

Baukosten Kontierung		Kapitalfolgekosten			
		Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungssatz	Betrag in Franken
Tram Affoltern	100%	365 500 000	1 371 000	4,0%	14 620 000
Zwischentotal			1 371 000		14 620 000
Total	100%	365 500 000			15 991 000

Die voraussichtlichen anteiligen Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm von 103,8 Mio. Franken (81,5% von 127 Mio. Franken) werden beim Verkehrsfonds als Investitionseinnahmen verbucht und vermindern die Belastung entsprechend. Gleiches gilt für die erwarteten anteiligen Mehrwertbeiträge Dritter von rund 15,8 Mio. Franken sowie den zweckgebundenen Pauschalbeitrag der Stadt Zürich an das Tramprojekt von 60 Mio. Franken. Insgesamt dürften sich die Netto-Investitionsausgaben für das Tram Affoltern beim Verkehrsfonds somit auf 185,9 Mio. Franken belaufen.

Nachfolgend dargestellt ist der Mittelbedarf beim Verkehrsfonds für das Projekt unter der Voraussetzung eines Baubeginns im Jahr 2028. Im geschätzten Mittelbedarf sind ab 2028 erste Bundesbeiträge und Mehrwertbeiträge Dritter eingerechnet. Auf die Abbildung des Pauschalbeitrags der Stadt Zürich von 60 Mio. Franken in den Planjahren 2026–2029 wird verzichtet, da die entsprechenden Zahlungsflüsse mit der Stadt noch vereinbart werden müssen.

Mittelbedarf Tram Affoltern	bis 2025	2026	2027	2028	2029	ab 2030
Bedarf Gesamtprojekt brutto	14,2	6,7	5,0	125,0	95,0	202,6
Bedarf Verkehrsfonds brutto	14,2	6,7	5,0	97,1	77,4	165,1
./.. Agglomerationsprogramm, Mehrwertbeiträge, Pauschalbeitrag Stadt Zürich				44,4	49,8	85,4
Bedarf netto	14,2	6,7	5,0	52,7	27,6	79,7
./.. bereits netto im Budget 2026 und im KEF 2026–2029 eingestellt		–6,7*				
Zusätzlicher Nettobedarf KEF 2026–2029			–5,0	–52,7	–27,6	–85,3 total

* mit Nachtrag zum Budgetentwurf 2026 (Vorlage 6043)

Aufgrund der Priorisierung der kantonalen Investitionsvorhaben sind derzeit keine Mittel für das Tram Affoltern im KEF 2026–2029 beim Verkehrsfonds eingestellt. Hingegen wurden die notwendigen Planungsmittel im Budget 2026 von 6,7 Mio. Franken mit Nachtrag zum Budgetentwurf 2026 durch den Kantonsrat bewilligt (Vorlage 6043). Die fehlenden Mittel in den Jahren ab 2027 sind in den nächsten KEF 2027–2030 einzustellen. Dies entspricht RRB Nr. 834/2025.

7.3 Anrechenbarkeit an die Baupauschale (Strassenfonds)

Der Kreditanteil für die Anpassung der überkommunalen Strassen wird der Stadt Zürich im Rahmen der jährlichen Baupauschale des Kantons Zürich entschädigt (§ 46 StrG), wobei sich der kantonale Kostenanteil nach dem Anteil überkommunal klassierter Verbindungen richtet. Demnach resultiert ein voraussichtlicher Betrag von 60,8 Mio. Franken, welcher der Baupauschale belastet werden kann.

Nach Vorlage der definitiven Bauabrechnung und des Plans über das ausgeführte Bauwerk wird die Volkswirtschaftsdirektion gestützt auf § 39 lit. d in Verbindung mit Anhang 2 der Finanzcontrollingverordnung vom 5. März 2008 (LS 611.2) denjenigen Betrag festsetzen, den die Stadt Zürich der Abrechnung über die Baupauschale gemäss § 46 StrG belasten kann. Dabei handelt es sich um eine gebundene Ausgabe gemäss § 37 Abs. 2 CRG.

7.4 Beteiligung Stadt Zürich

Das Projekt Tram Affoltern umfasst neben der Erstellung der Traminfrastruktur einschliesslich der entsprechenden Anpassungen am Strassenraum weitere Bestellungen zur Neugestaltung und -nutzung des Strassenraums. Diese wurden seit Projektierungsbeginn im Rahmen der gemeinsamen Projektorganisation zwischen Kanton und Stadt Zürich bezüglich der Finanzierungsgrundsätze miteingeschlossen. Drittprojekte, die nicht mit dem Tramprojekt bewilligt und separat finanziert

werden, wurden im Kostenvoranschlag den entsprechenden Finanzierungsquellen zugeschrieben. Der städtische und der kantonale Kreditbeschluss stützen sich vom Grundsatz her auf das genehmigte Bauprojekt, einschliesslich der auf diesen Zeitpunkt vereinbarten Finanzierungsmechanismen (vgl. die Ausführungen zum pauschalen Kostenteiler unter Ziff. 6).

Der Stadtrat von Zürich beantragte dem Gemeinderat am 1. Oktober 2025 im Rahmen der städtischen Weisung zur Finanzierung des Trams Affoltern zur Ermöglichung dieses öV-Schlüsselprojekts für den wachsenden Norden der Stadt neben weiteren Mitteln einen zweckgebundenen Beitrag von 60 Mio. Franken an den Verkehrsfonds (STRB Nr. 3087/2025). Der Stadtrat erfüllte mit diesem Antrag auf Mitfinanzierung unter anderem den gemeinderätlichen Auftrag, das Tramprojekt im von der Stadt Zürich bisher angestrebten Zeithorizont umzusetzen (GR Nr. 2025/50). Da der zweckgebundene Beitrag der Stadt Zürich an das Tram Affoltern noch nicht rechtskräftig zugesichert ist, soll der Abschluss des für die Bauausführung notwendigen Leistungsauftrags mit dem TAZ unter einen entsprechenden Vorbehalt gestellt werden. Es ist derzeit geplant, den Leistungsauftrag nach Vorliegen der Plangenehmigungsverfügung im Jahr 2027 abzuschliessen. Bis dahin sollten die notwendigen Beschlüsse der Stadt Zürich vorliegen.

7.5 Betrieb

Mit der Einführung des neuen Angebots kann der heute angebotene, dichtere 6-Minuten-Takt auf der Linie 32 zum üblichen städtischen 7,5-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Die zusätzlichen Betriebskosten zur Einführung des neuen Angebots mit der Verlängerung der Linie 11 nach Affoltern im 7,5-Minuten-Takt, verbunden mit der Führung der Linie 15 nach Zürich, Auzelg, betragen rund 9 Mio. Franken. Im Gegenzug vermindern sich die Kosten der eingekürzten und künftig im 7,5-Minuten-Takt bis zum Bucheggplatz verkehrenden Buslinie 32 um rund 5 Mio. Franken. Damit ergeben sich aus der beschriebenen Angebotsveränderung Nettobetriebsmehrkosten von jährlich rund 4 Mio. Franken. Die Bestellung dieser Leistungen erfolgt abgestimmt auf den übrigen Angebotsausbau zu diesem Zeitpunkt im Rahmen des entsprechenden ordentlichen Fahrplanverfahrens. Das zusätzlich benötigte Rollmaterial wird durch die VBZ bei der laufenden Trambeschaffung mitberücksichtigt. Der gegenwärtig hohe Kostendeckungsgrad der von der Umstellung betroffenen Linien wird nur wenig beeinflusst, da die Nachfrage im Gebiet Affoltern bereits heute sehr gross ist und infolge des veränderten Angebots und der allgemeinen Gebietsentwicklung weiter wachsen wird.

Die durch die Verkaufserlöse nicht gedeckten Mehrkosten werden über den jeweiligen ZVV-Rahmenkredit gemäss § 26 PVG finanziert, der je zur Hälfte durch Kanton und Gemeinden getragen wird.

8. Termine

Die Leitung der Bauausführung wird dem TAZ übertragen, das bereits im Herbst 2025 mittels Leistungsauftrag mit der Vorbereitung der Bauausschreibungen für die zeitkritischen Arbeiten im Hinblick auf die ab 2028 angestrebte Bauausführung beauftragt wurde (vgl. RRB Nr. 834/2025). Dieses Vorgehen gewährleistet, dass die Bauarbeiten möglichst umgehend nach der – zum Zeitpunkt des vorliegenden Antrags für Mitte 2027 erwarteten – rechtskräftigen Plangenehmigungsverfügung aufgenommen werden können. Die Bauzeit für das Gesamtprojekt, einschliesslich der im Projekt enthaltenen städtischen Ergänzungsmassnahmen und Werkleitungserneuerungen, wird auf rund drei bis vier Jahre geschätzt. In Betrieb gehen soll das neue Tram Affoltern voraussichtlich 2032. Im Falle eines verzögerten Abschlusses des Plangenehmigungsverfahrens würde sich dies auf das gesamte geplante Bauprogramm und den Inbetriebnahmetermin auswirken.

9. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Staatsbeitrag von 365,5 Mio. Franken für das Tram Affoltern zu bewilligen. Der Beschluss bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Mitglieder des Kantonsrates (Art. 56 Abs. 2 lit. a KV).

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Martin Neukom	Kathrin Arioli