Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt* vom 29. September 2026

6073 a

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 die Anträge des Regierungsrates vom 4. Februar 2026 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. September 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.

Minderheitsantrag Ueli Pfister, Ueli Bamert, Paul von Euw, Urs Wegmann:

I. Die Vorlage wird abgelehnt.

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.

---

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Andreas Hasler, Illnau-Effretikon (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Ueli Bamert, Zürich; Markus Bärtschiger, Schlieren; Sarah Fuchs, Meilen; David Galeuchet, Bülach; Felix Hoesch, Zürich; Jonas Pfister, Winterthur; Ueli Pfister, Egg; Daniel Rensch, Zürich; Sonja Rueff, Zürich; Nicola Siegrist, Zürich; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Paul von Euw, Bauma; Urs Wegmann, Neftenbach; Sekretär: Daniel Bitterli.

IV. Der Staatsbeitrag gemäss Dispositiv I wird nach Massgabe des vom Bund publizierten Teuerungsindexes (Bahnbauteuerungsindex) gemäss folgender Formel angepasst:
Bewilligter Kredit × Zielindex ÷ Startindex (Indexstand I/2023: 149,0 Indexpunkte)

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

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

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

Zürich, 29. September 2026

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Andreas Hasler

Der Sekretär: Daniel Bitterli

Bericht

1. Ausgangslage

Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt. Um die künftig zu erwartende weitere Bevölkerungszunahme bewältigen zu können, soll in dafür geeigneten Gebieten eine bauliche Verdichtung stattfinden. Dies soll nach den Planungen der Stadt Zürich in den nördlich und westlich gelegenen Stadtteilen erfolgen. Im Zug dieser Entwicklung soll die Bevölkerung in Affoltern im Vergleich zur Jahrtausendwende bis 2040 um rund 70% auf 31 000 Personen zunehmen. Dies bewirkt einen starken Nachfragezuwachs auf das bereits sehr stark ausgelastete Netz des öffentlichen Verkehrs (öV) und insbesondere auf die bestehende Trolleybuslinie 32 der städtischen Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die das heutige Rückgrat im öV nach Affoltern bildet . Ein Grossteil des künftigen Mehrverkehrs soll entsprechend den Zielen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts vom neuen Tram Affoltern übernommen werden, und zwar auf einer knapp 4 km langen Neubaustrecke entlang der Wehntalerstrasse.

2. Grundzüge der Vorlage

Für den Bau der neuen Tramlinie nach Zürich Affoltern zwischen den Haltestellen Brunnenhof und Holzerhurd wird der Stadt Zürich gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr aus dem kantonalen Verkehrsfonds an die beitragsberechtigten Kosten von 448,5 Mio. Franken ein Staatsbeitrag von 81,5%, höchstens aber 365,5 Mio. Franken zugesichert.

Gemäss Vereinbarung über den Leistungsauftrag für den Bau einer neuen Tramlinie nach Zürich Affoltern zwischen dem Kanton Zürich und der Stadt Zürich verpflichtete sich die Stadt Zürich zu einer vorgängigen, rechtskräftigen Zusicherung eines zweckgebundenen Beitrags von 60 Mio. Franken. Mit dem deutlichen Ja der Stadtzürcher Stimmberechtigten vom 14. Juni 2026 zur städtischen Kreditvorlage zum Tram Affoltern, die auch diesen einmaligen Beitrag von 60 Mio. Franken an den kantonalen Verkehrsfonds enthielt, sind die Voraussetzungen gemäss römisch II der Vorlage erfüllt.

3. Zusammenfassung der Beratung in der Kommission

In der Kommission stiess die Vorlage grundsätzlich auf Zuspruch. Begleitet vom Zürcher Verkehrsverbund, informierte die Volkswirtschaftsdirektion die Kommission an mehreren Sitzungen über die verschiedenen Aspekte der Vorlage und die projektspezifischen Herausforderungen, die insbesondere auf die engen räumlichen Verhältnisse zurückzuführen sind. Im August 2026 führte die Kommission Anhörungen durch, wobei in Bezug auf die Quartieraufwertung und die bessere Anbindung an die Innenstadt grundsätzlich durchwegs positive Meinungen zum Projekt geäussert wurden. Kritikpunkte umfassten die zahlreichen notwendigen Landerwerbungen bzw. Enteignungen, um den Strassenperimeter zu verbreitern, sowie den Verlust von zahlreichen Bäumen und den Abbau von Parkplätzen entlang der Wehntalerstrasse. Die Kommission nahm diese Ausgangslage zum Anlass, sich vor Ort ein Bild zu machen. Bei einem Augenschein im Raum Zehntenhausplatz sah sich die Kommission unter Führung der Projektleitung (VBZ) verschiedene Beispiele dieser situativen Herausforderungen hinsichtlich Platzverhältnisse, Bäume, Verkehrsführung und Parkplätze an. Nach weiteren Beratungen und der Klärung verschiedener, mehrheitlich technischer Fragen zum Eigentrassee und zu den Auswirkungen auf den Gesamtverkehr kam die Kommission grossmehrheitlich zum Schluss, der Vorlage zuzustimmen. Eine Minderheit lehnt das Projekt hingegen vor allem aufgrund des Kostenteilers zwischen Kanton und Stadt Zürich ab.

4. Erläuterungen zu den Kommissionsanträgen

Die Mehrheit der Kommission folgt dem Antrag des Regierungsrates und stimmt der Vorlage und damit dem Staatsbeitrag an das Tram Affoltern zu. Sie anerkennt, dass das Projekt alle Verkehrsträger berücksichtigt. Aus Sicht der Mehrheit gibt es aufgrund der Enteignungen, des Verlusts von Bäumen – die jedoch anzahlmässig überkompensiert werden – und Parkplätzen zwar einige Wermutstropfen. Sie ist aber überzeugt, dass es diese Kapazitätserweiterung des öV jetzt braucht, zumal das neue Tram Affoltern nicht nur bessere Verbindungen für das Quartier mit sich bringt, sondern auch in die gesamte Netzstrategie der VBZ wie auch in das kantonale Gesamtverkehrskonzept eingebunden ist. Mit dem Projekt ist denn auch die Erwartung verbunden, dass es sich auf das ganze Verkehrsnetz und über die Region hinaus positiv auswirkt.

Die Kommissionsminderheit lehnt die Vorlage und damit die Ausrichtung des Staatsbeitrags für das Tram Affoltern an die Stadt Zürich ab. Aus ihrer Sicht handelt es sich grundsätzlich um ein städtisches Projekt, von dem nur die Stadt Zürich profitiert. Sie findet deshalb, dass die Stadt Zürich das Tram Affoltern allein finanzieren muss.

5. Finanzielle Auswirkungen

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf den Bericht des Regierungsrates verwiesen.

6. Chronologischer Ablauf

Die Kommission behandelte die Vorlage an insgesamt fünf Sitzungen:

– 9. Juni 2026: Präsentation der Vorlage
– 23. Juni 2026: Beratung
– 25. August 2026: Anhörungen und Augenschein vor Ort
– 15. September 2026: Beratung
– 29. September 2026: Schlussabstimmung

7. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat mit 11 zu 4 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und diese im Sinne der Kommissionsmehrheit zu verabschieden.