

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 29. Juni 2022

### **942. Tram Affoltern (Staatsbeitrag für laufende Projektierungsleistungen, zusätzliche gebundene Ausgabe)**

#### **1. Ausgangslage**

Affoltern ist ein bedeutendes Entwicklungsgebiet im Nordwesten der Stadt Zürich. Infolge der bisherigen und auch künftigen Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung nimmt die Gesamtverkehrsnachfrage deutlich zu. Der Mehrverkehr soll zukünftig zu einem grossen Teil mit einer leistungsfähigen Tramlinie bewältigt werden. Auf der Grundlage des Kantonsratsbeschlusses vom 15. Februar 2016 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (nachfolgend: ZVV-Grundsätze) für die Jahre 2018–2021 (Vorlage 5213a) sind 2018 die Projektierungen für das Tram Affoltern aufgenommen worden. Der Regierungsrat hatte zuvor mit Beschluss Nr. 1222/2017 die entsprechenden Mittel für die Projektierung bewilligt. Nach Beendigung und Genehmigung des Vorprojekts im Frühjahr 2020 wurde mit RRB Nr. 606/2020 die Grundlage für den anschliessenden Beginn der Bauprojektierung gelegt. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde dabei – wie auch schon mit RRB Nr. 1222/2017 – ermächtigt, zur Durchführung der anstehenden Projektierungsarbeiten mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) einen Leistungsauftrag abzuschliessen. Dieser wurde am 22. September 2020 unterzeichnet. Mit Beschluss vom 21. Februar 2022 betreffend die ZVV-Grundsätze für die Jahre 2024–2027 (Vorlage 5730a) bekräftigte der Kantonsrat die frühere Stossrichtung mit der ergänzenden Vorgabe, dass im Verlauf der Strategieperiode der Kreditantrag für den Bau des Trams Affoltern gestellt werden soll. Am 6. April 2022 erteilte der Bundesrat den VBZ die Infrastrukturkonzession für den Bau und Betrieb der 3,9 km langen Eisenbahninfrastruktur von der Haltestelle Radiostudio bis zur Haltestelle Holzerhurd.

#### **2. Bestellungenänderungen aufgrund von Veränderungen im Planungsumfeld**

Das Tram Affoltern wird auf der gesamten Streckenlänge den bestehenden Strassenraum der Wehntalerstrasse nutzen. Im Vorprojekt war vorgesehen, dass die neue Tramlinie in einem vom Individualverkehr abgesetzten Eigentrassee in der Strassenmitte verkehren würde.

Dies wurde entsprechend den in der Stadt Zürich bisher angewendeten Projektierungsgrundsätzen und -richtlinien eingeplant und bei Abschluss des Vorprojekts genehmigt. Grundsätzlich gewährleisten Eigenstrassees die erwartete Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von Stadtbahnen auch zu den verkehrlichen Spitzenzeiten. Der auf ihnen geführte Verkehr untersteht dabei allerdings denselben Geschwindigkeitsbeschränkungen wie der nebenan geführte Individualverkehr. Im Zusammenhang mit der allfälligen Einführung von Tempo 30 auf dem Stadtgebiet von Zürich entschied sich deshalb die mittels Leistungsauftrag eingesetzte gemeinsame Projektsteuerung von Stadt Zürich und Kanton Zürich zu Beginn der Bauprojektierung für eine neue Lagebeurteilung. Die daraufhin vorgenommenen Abklärungen führten im Herbst 2021 zum gemeinsamen Entscheid, das künftige Tramtrasse auf über 2,2 km Streckenlänge neu als unabhängigen Bahnkörper zu projektieren. Durch diese Beststellungsänderung kann sichergestellt werden, dass die Trams im Falle einer späteren Einführung von Tempo 30 auf der Wehntalerstrasse weiterhin mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h verkehren können. Auf dem verbleibenden, rund 1,7 km langen Streckenabschnitt zwischen dem Zehntenhausplatz und Neuaffoltern werden auch nach der Inbetriebnahme des Trams Affoltern die Buslinien 61 und 62 verkehren. Dieser Streckenabschnitt wird deshalb als gemeinsam von Bus und Tram genutztes ÖV-Eigenstrasse ausgebildet. Damit können auch die Busse unabhängig vom Individualverkehr und somit betrieblich günstig geführt werden. Das ÖV-Trasse könnte später im Falle einer Realisierung der in den ZVV-Grundsätzen 2024–2027 erwähnten Tramtangente Nord (Affoltern – Bahnhof Oerlikon – Bahnhof Stettbach) und des ab diesem Zeitpunkt wegfallenden Busangebots in diesem Abschnitt zu einem unabhängigen Bahnkörper umgebaut werden.

Die Veröffentlichung des städtischen Netzes für Velovorzugsrouten im Frühjahr 2021 führte zu einer weiteren Beststellungsänderung. Die aufgrund der städtischen Planungen veranlassten Abklärungen zeigten Anpassungsbedarf am Planungsstand des genehmigten Vorprojekts bei der Haltestelle Radiostudio sowie im Streckenabschnitt zwischen den Einmündungen Glaubtenstrasse und Käferholzstrasse. Die Projektsteuerung entschied daraufhin im März 2022, diese Änderung ebenfalls in das laufende Bauprojekt einarbeiten zu lassen.

### **3. Termine**

Im Zusammenhang mit den erwähnten Beststellungsänderungen verzögern sich die laufenden Projektierungen. Der bestehende Leistungsauftrag zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton Zürich vom 22. September 2020 sieht den Abschluss des Auflage- und Bauprojekts bis Ende

August 2022 und die anschliessende Einreichung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsgesuchs im 3. Quartal 2022 vor. Das von den VBZ im Auftrag der Projektsteuerung überarbeitete Projektierungsprogramm geht dagegen vom Abschluss des Bauprojekts Ende 2023 aus. In der Folge verschiebt sich der bisher auf 2025 geplante Baubeginn auf 2026, unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung sowie einer rechtzeitig vorliegenden Baubewilligung. Die Inbetriebnahme des Trams Affoltern kann damit frühestens ab Ende 2029 erfolgen. Für eine genauere Angabe des Termins für die Inbetriebnahme müssen allerdings die weiteren Abklärungen im Rahmen des Bauprojekts abgewartet werden.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Der Regierungsrat hat mit Beschlüssen Nrn. 1222/2017 und 606/2020 im Zusammenhang mit den laufenden Projektierungen für das Tram Affoltern Staatsbeiträge von Fr. 5 077 300 (Projektierungen in SIA-Phase 3I) und Fr. 15 962 000 (Projektierungen in den SIA-Phasen 32, 33 und Anteil 4I), insgesamt also Fr. 21 039 300 bewilligt. Die erwähnten Bestellungsänderungen verursachen Zusatzkosten, sowohl wegen der längeren Projektierungszeit als auch wegen des grösseren Planungsaufwandes, der wegen der Änderungen gegenüber dem Vorprojekt erforderlich wurde. Entsprechend den vorerwähnten Beschlüssen der Projektsteuerung und gestützt auf das im Leistungsauftrag vereinbarte Vorgehen beantragten die VBZ deshalb am 24. Mai 2022 eine Erhöhung der Projektierungsmittel um Fr. 1 995 700.

Die zusätzlich beantragten Mittel betreffen ausschliesslich die Abwicklung der SIA-Phasen 32 und 33. Der bestehende Leistungsauftrag sieht für diese Phasen Leistungen für die VBZ von höchstens Fr. 10 514 400 vor. Die in diesem Betrag enthaltene offen ausgewiesene Reserve von Fr. 1 279 800 vermag den prognostizierten höheren Mittelbedarf nicht abzudecken. Die ebenfalls mit RRB Nr. 606/2020 bewilligten Mittel von Fr. 5 447 600 dienen der späteren Finanzierung eines Anteils der SIA-Phase 4I, die unter der Leitung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich abgewickelt wird. Sie sind von der vorliegend beantragten Erhöhung des Staatsbeitrags nicht betroffen.

Die gesamte bewilligte Summe einschliesslich der vorliegenden Erhöhung beträgt somit insgesamt Fr. 23 035 000 (bisher bewilligte Fr. 21 039 300 plus Erhöhung um Fr. 1 995 700). Da es sich um eine Erhöhung von Projektierungsmitteln handelt, gilt der Beitrag im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (LS 611) als gebundene Ausgabe.

In der vorliegenden Erhöhung sind für die Bauprojektierung verminderte Reserven von Fr. 1 161 000 enthalten. Dies entspricht 15% der für die Bauprojektierung vorgesehenen Projektierungsmittel für Fremdleistungen. Bisher waren für Teuerung und Unvorhergesehenes 20% eingestellt. Der neu gewählte Anteil berücksichtigt jedoch die bereits erlangte höhere Planungssicherheit im Bauprojekt.

Tram Affoltern (SIA-Phasen 32/33) Position (in Franken)	bisher bewilligt (RRB Nr. 606/2020)	zusätzlicher Mittelbedarf	neu bewilligt
Fremdleistungen	6 398 900	1 340 800	7 739 700
Eigenleistungen	2 244 400	679 600	2 924 000
<b>Zwischentotal</b>	<b>8643300</b>	<b>2020400</b>	<b>10663700</b>
Reserve	1 279 800	-118 800	1 161 000
<b>Total</b>	<b>9923100</b>	<b>1901600</b>	<b>11824700</b>
Vorsteuerkürzung (geschätzt)	591 300	94 100	685 400
<b>Total einschliesslich Vorsteuerkürzung</b>	<b>10514400</b>	<b>1995700</b>	<b>12510100</b>

Die nachstehende Finanzplanung für das Tram Affoltern berücksichtigt die dargelegten Verzögerungen im Projektierungsprogramm und den gegenüber der bisherigen Planung um ein Jahr verzögerten Baubeginn 2026. Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2022–2025 sind in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, über den gesamten KEF-Zeitraum insgesamt genügend Mittel eingestellt.

KEF-Jahr (in Mio. Franken)	2022	2023	2024	2025	Total
Mittelbedarf Tram Affoltern aktuell	3,0	3,2	3,2	6,3	15,7
./ erwarteter Bundesmittel (erst ab Baubeginn 2026)	–	–	–	–	–
Mittelbedarf Tram Affoltern aktuell (netto)	3,0	3,2	3,2	6,3	15,7
./ im KEF 2022–2025 eingestellt (netto)	3,6	0,8	0,8	24,2	29,4
<b>Zusätzlicher Bedarf KEF 2022–2025</b>	<b>-0,6</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>-17,9</b>	<b>-13,7</b>

Im KEF 2023–2026 wird der zeitlich veränderte Mittelbedarf für das Tram Affoltern zu berücksichtigen sein.

## 5. Organisation und weitere Projektierungsschritte

Die bestehende Projektorganisation mit städtischen und kantonalen Vertretungen wird dem bestehenden Leistungsauftrag entsprechend beibehalten. Der Leistungsauftrag wird nach der Bewilligung der zusätzlichen Mittel mit einem Nachtrag im Sinne der vorstehenden Erwägungen angepasst (Beitragshöhe und Projektierungstermine). Die Volkswirtschaftsdirektion ist zur Unterzeichnung dieses Nachtrags zum Leistungsauftrag zu ermächtigen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die laufenden Projektierungsarbeiten für das Tram Affoltern wird zur Ausgabenbewilligung gemäss RRB Nr. 606/2020 eine zusätzliche gebundene Ausgabe von höchstens Fr. 1 995 700 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, bewilligt. Die gesamte zur Verfügung stehende Ausgabensumme beträgt höchstens Fr. 23 035 000.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die Volkswirtschaftsdirektion, und der Stadt Zürich, handelnd durch die Verkehrsbetriebe Zürich, betreffend die Auflage- und Bauprojektierung sowie das Plan-genehmigungsverfahren für das Tram Affoltern auf der Grundlage des vorliegenden Beschlusses anzupassen und zu unterzeichnen.

III. Mitteilung an die Verkehrsbetriebe Zürich, Luggwegstrasse 65, Postfach, 8048 Zürich, den Zürcher Verkehrsverbund, die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**