

Tram Affoltern

Quartierverein Affoltern

31. März 2026



Ablauf

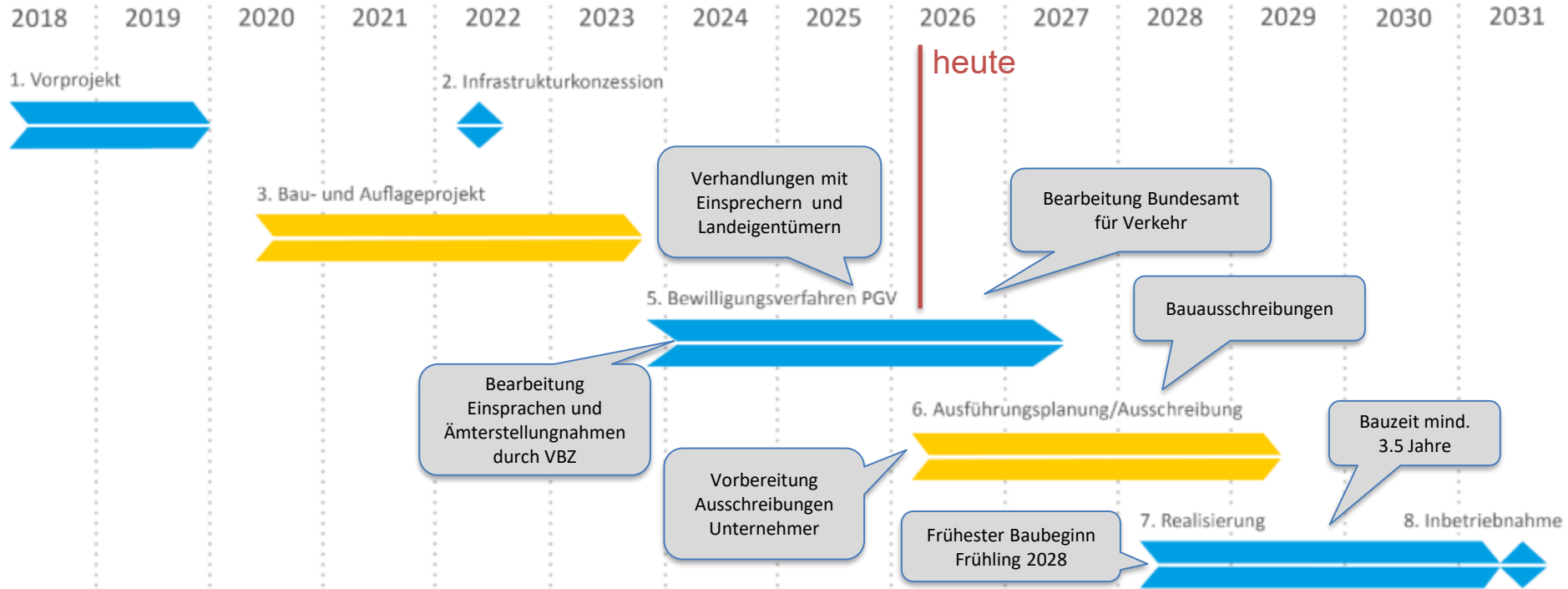
1. Begrüssung
2. Wo steht das Projekt?
3. Wieso ein Tram?
4. Kurze Reise von Brunnenhof bis Holzerhurd
5. Umgesetzte Projektvorgaben
6. Aktueller Stand des Projekts
7. Wichtigste Fragen und Antworten
8. Konkrete Fragen des QV zum Projekt (Bauphase, Kapazität, Haltestellenausrüstung)
9. Diskussion/Fragerunde

1. Begrüssung (René Volken)

- Kurze Vorstellungsrunde

2. Wo steht das Projekt?

Terminplan



3. Wieso ein Tram?

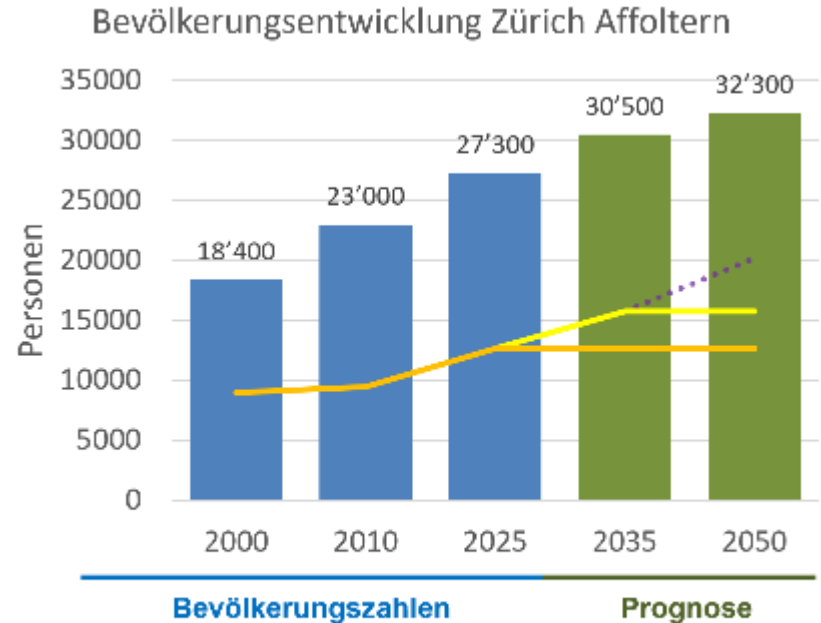
Weshalb braucht es das Tram Affoltern?

- Ein Grossteil der Neuzuzüger*innen nutzt regelmässig den öffentlichen Verkehr. Deshalb sind die Fahrgastzahlen auf den Buslinien in Affoltern spürbar angestiegen. Die Busse sind schon heute während der Spitzenzeiten stark ausgelastet. Mit der weiteren Bevölkerungszunahme reichen selbst die Kapazitäten der Doppelgelenkbusse der Linie 32, die in den Spitzenzeiten im 6-Minuten-Takt verkehren, nicht mehr aus.
- Mit der neuen Tramlinie werden dringend notwendige, zusätzliche Kapazitäten und eine direkte und bequeme Verbindung ins Stadtzentrum geschaffen. Zudem wird der Betrieb stabiler und zuverlässiger.
- Das Tram Affoltern bringt insbesondere die folgenden Vorteile mit sich:
 - Eine direkte, pünktliche, schnelle und bequeme Verbindung in die Zürcher Innenstadt
 - 50 Prozent mehr Kapazität als die Busse der Linie 32
 - Durchgängige Velospuren auf beiden Seiten der Wehntalerstrasse
 - Hindernisfreie Haltestellen entlang der Wehntalerstrasse
 - Sichere Fusswege und oberirdische Querungsmöglichkeiten
 - Aufwertung und Begrünung von Freiräumen (z. B. Schaffung des Furttalparks sowie der Grünanlage 'Stadtplatz Glaubten')

3. Wieso ein Tram?

Bevölkerungswachstum und steigende öV-Nachfrage

- 2035 leben ca. 502'500 Menschen in der Stadt Zürich - 30'500 in Affoltern
- Bis 2050 wird von einer ÖV-Nachfragesteigerung um 50% zu den Hauptverkehrszeiten ausgegangen.
- Stetige ÖV-Ausbauten und Kapazitätserweiterungen in den letzten 20 Jahren.
- Bereits hohe Taktdichten im Busnetz



- Max. ÖV-Kapazitäten in der gesamten HVZ...
- Max. ÖV-Kapazitäten in der gesamten HVZ mit Tram Affoltern...
- Max. ÖV-Kapazitäten in der gesamten HVZ mit Tram Affoltern + Nordtangente...

...(auf der Wehntalerstrasse zwischen Glaubtenstrasse & Neuaffoltern)

Quelle: Statistik Stadt Zürich, Juli 2025

Direkt, pünktlich, schnell, bequem

Das Tram Affoltern

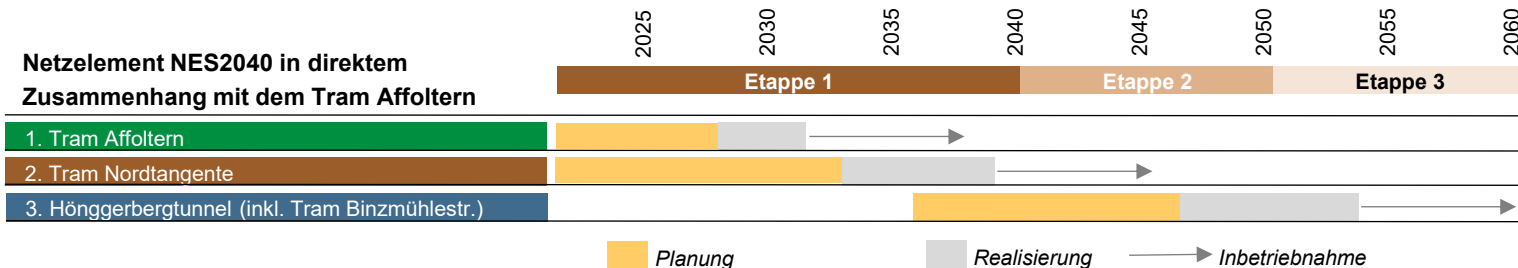
- Pünktliche und schnelle Direktverbindung in die City
- Mehr Platz für unsere Fahrgäste dank grösserer Kapazitäten
- Bequem und komfortabel



3. Wieso ein Tram?

Teil der Netzentwicklungsstrategie

- Das Tram Affoltern wird in der ersten Etappe der Netzentwicklungsstrategie 2040 realisiert. Es war bereits Bestandteil der NES 2030
- Mit dem Tram Affoltern wird bereits ca. ¼ der Streckenführung der Tram-Nordtangente umgesetzt (ca. 2.5 km)
- Die Projekte sind auf die geplante Stadtentwicklung abgestimmt und fördern die Polyzentrik

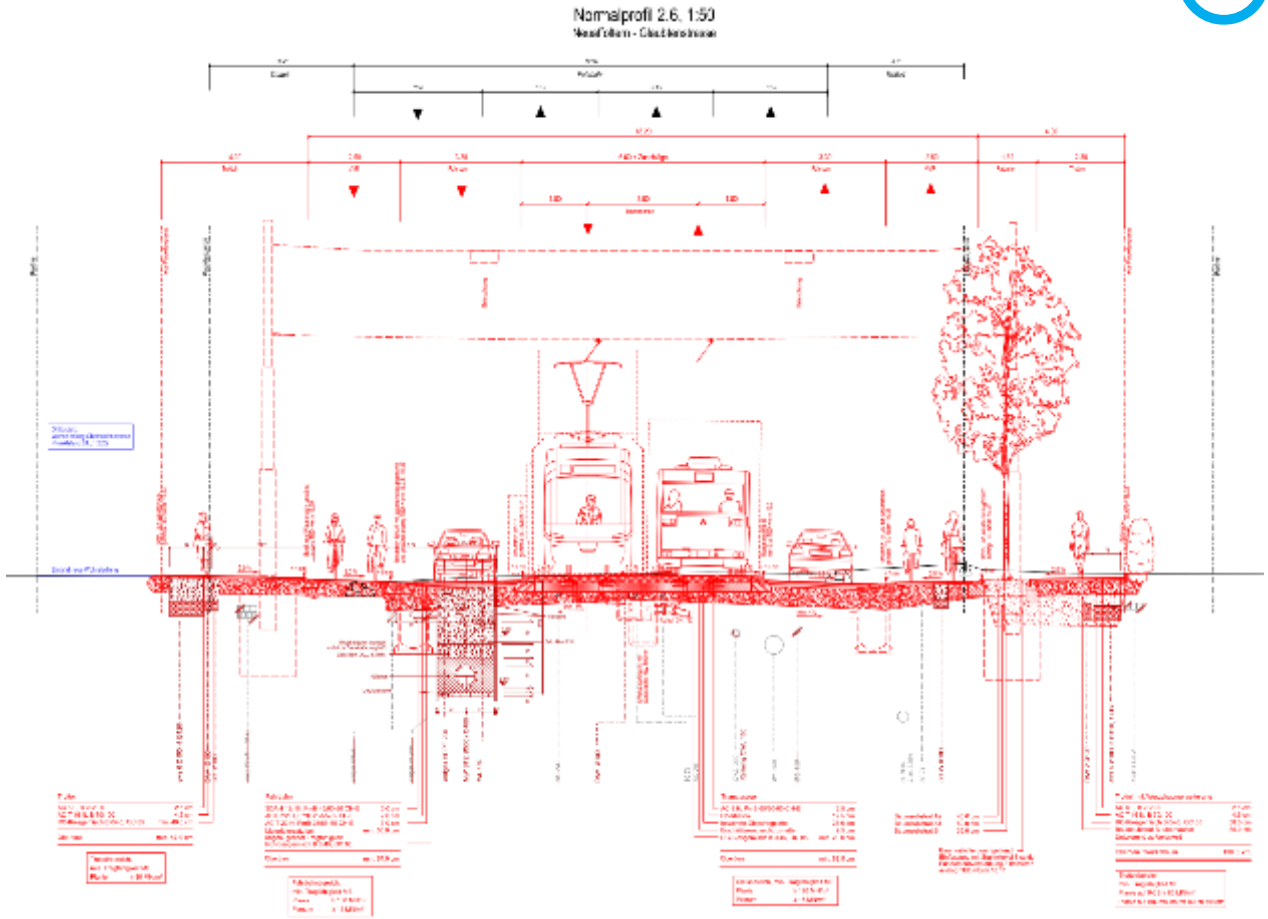


4. Kurze Reise von Brunnenhof bis Holzerhurd

- Die Pläne des Auflageprojekts sind öffentlich verfügbar unter www.vbz.ch/affoltern



Normalprofil mit Velovorzugsroute



Beschrieb der Streckenabschnitte

Brunnenhof

- Neubau Haltestelle Brunnenhof
- Dienstgleis von/nach Oerlikon
- Mischverkehr bis Birchstrasse



Beschrieb der Streckenabschnitte

Birchdörfli

- Grüntrasse / Baumallee
- Baumbestand Friedhof Nordheim bleibt erhalten
- Durchgehende Velostreifen



Beschrieb der Streckenabschnitte

Neuaffoltern

- Platzgestaltung mit kleinem Park
- Zentral angeordnete Kombihaltestelle
- ÖV-Trasse aufwärtskompatibel geplant
- Nordtangente führt via Regensbergstrasse



Beschrieb der Streckenabschnitte

Glaubtenstrasse

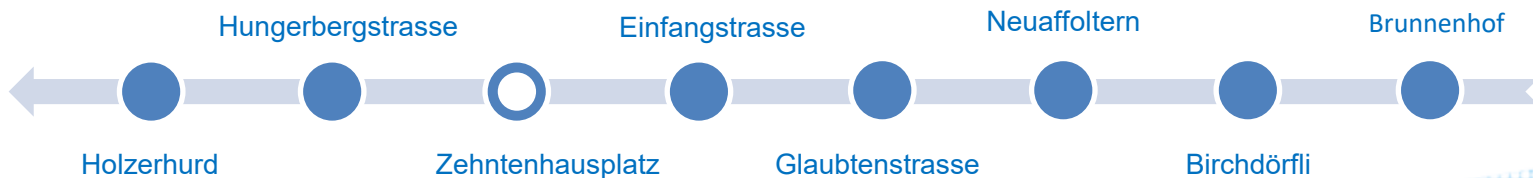
- Bushaltestellen
- Grünfläche Fronwaldstrasse und grüner Stadtplatz (Drittprojekt GSZ)
- Velovorzugsroute bis Käferholzstrasse
- Von Glaubten- bis zur Furttalstrasse MIV zweispurig stadtauswärts



Beschrieb der Streckenabschnitte

Zehntenhausplatz

- Anbindung an S-Bahn beim Bhf. Affoltern
- Zentrumsentwicklung Private / Stadt
- Fussgängerquerungen ebenerdig; Querung beim Löwen wird baulich vorbereitet
- Kein Kapazitätsausbau MIV
- Linksabbieger Schauenbergstrasse indirekt via Jonas-Furrer-Strasse



Beschrieb der Streckenabschnitte

- Ankunftsort, Identitätsstiftend fürs Quartier Affoltern
- Im Projekt werden Standard-Wartehallen VBZ verwendet
- Ausnahme: Zentrum Affoltern mit Spezialwartehalle am Zehntenhausplatz



Beschrieb der Streckenabschnitte

Hungerbergstrasse

- Grüntrasse / Baumallee
- Neuer Furttalpark
- Rückbau Gleichrichter / Kiosk



Beschrieb der Streckenabschnitte

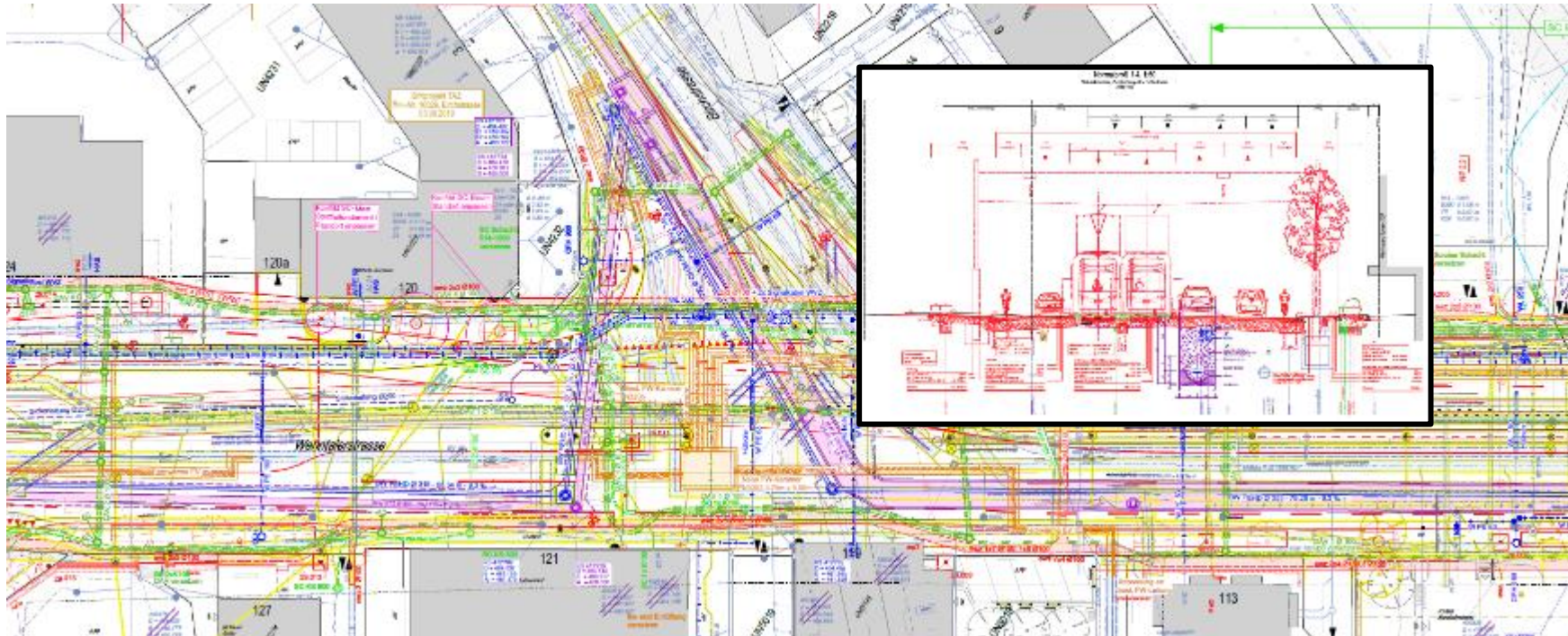
Holzerhurd

- Wendeanlage für zweite Tramlinie Nordtangente
- Landsicherung mit Landabtausch GGZ/Stadt (GR Nr. 2022/558) für Endausbau
- Begrünter Wendebereich mit Aufenthaltsqualität
- Neuer Gleichrichter mit Kiosk (Drittprojekt VBZ)
- Neue Velo- und Fussgänger-Brücke als direkte Verbindung ins Mühlacker-Quartier












Erneuerungsarbeiten im Projektperimeter

Städtische Zusatzmassnahmen (Koordiniertes Bauen)



5. Umgesetzte Projektvorgaben

-  Eine direkte, pünktliche, schnelle und bequeme Verbindung in die Zürcher Innenstadt
-  50 Prozent mehr Kapazität als die Busse der Linie 32 – langfristige Kapazitätssicherung
-  Durchgängige Veloinfrastruktur entlang der Wehntalerstrasse
-  Hindernisfreie Umsetzung im gesamten Projektperimeter
-  Sichere Fusswege und oberirdische Querungsmöglichkeiten
-  Aufwertung und Begrünung von Freiräumen (z.B. neuer Furttalpark)
-  Umsetzung des Alleenkonzept mit positiver Baumbilanz (+287 Bäume)
-  Der Nachweis zum Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung wurde erbracht.
-  Grundstein für langfristige Weiterentwicklung des ÖV-Netzes von Zürich gemäss Netzentwicklungsstrategie (Nordtangente + Höggerbergtunnel)

6. Aktueller Stand des Projekts

Laufendes Plangenehmigungsverfahren (PGV) zur Projektbewilligung

- Auflageprojekt ist 2024 öffentlich aufgelegt
- Abschluss PGV bis 3.Q 2027 erwartet
- 100 Einsprachefälle, zusätzlich diverse Landerwerbsfälle (ohne Einsprachen)
- Projektinhalt ist stabil

6. Aktueller Stand des Projekts

Finanzierung

Stadt:

- Eine Mehrheit des Gemeinderats hat der Weisung am 18.03.2026 zugestimmt
- Nun kommt es zur städtischen Volksabstimmung (am 14. Juni)

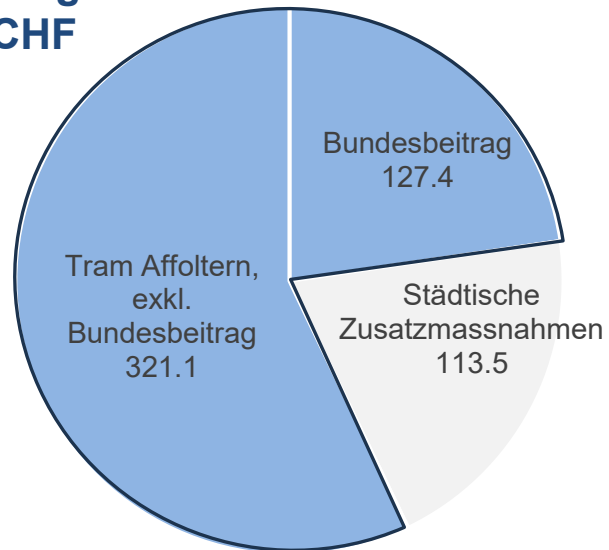
Kanton:

- Der kantonale Prozess ist am Laufen

7. Wichtigste Fragen und Antworten

Kosten

**Kostenvoranschlag
Tram Affoltern CHF
448 Mio.**



Gesamtvolumen CHF 562 Mio.

7. Wichtigste Fragen und Antworten

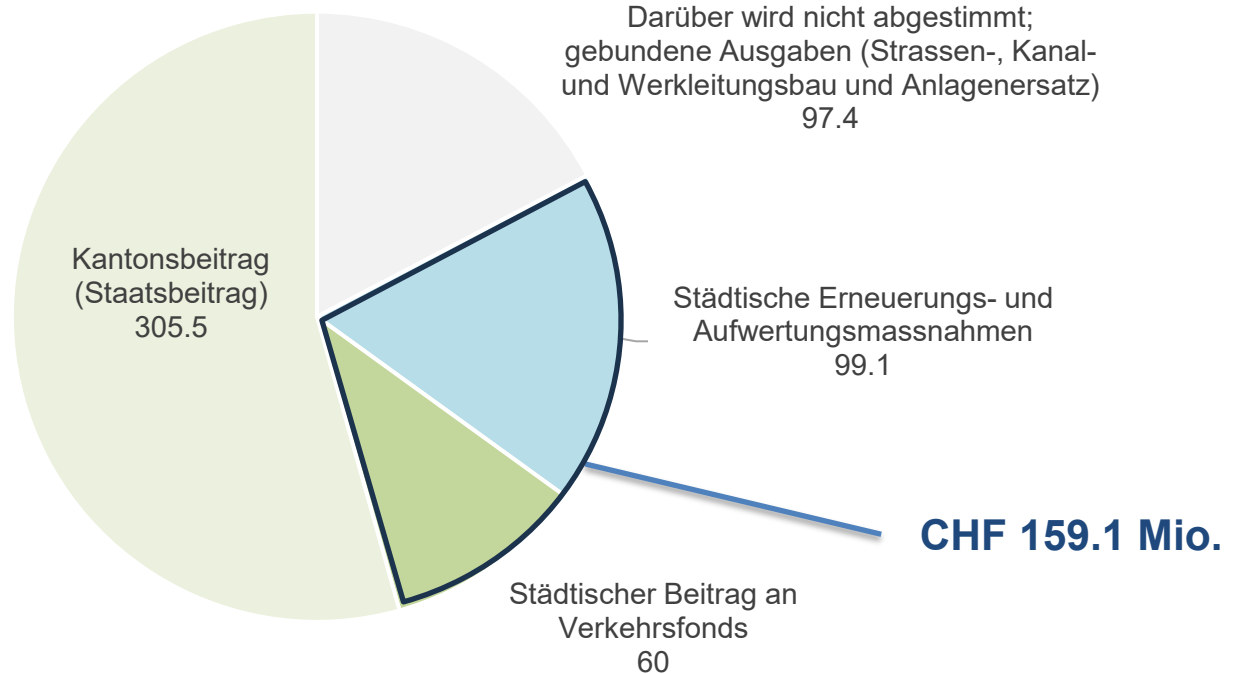
Wie werden die Gesamtkosten finanziert?

- Die Finanzierung dieser 562 Millionen Franken ist komplex und wird aufgeteilt in folgende Teile
 - Kantonsanteil (Staatsbeitrag)
 - Städtische gebundene Ausgaben
 - Städtische einmalige Ausgaben (Teil der städtischen Kreditvorlage; Volksabstimmung)
 - Städtischer Beitrag in den kantonalen Verkehrsfonds (Teil der Kreditvorlage; Volksabstimmung)
 - Beitrag Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes

- Nachfolgend wird auf den städtischen Anteil eingegangen, der am 14. Juni 2026 vors Volk kommt.

7. Wichtigste Fragen und Antworten

Kosten



7. Wichtigste Fragen und Antworten

Was bringt das Projekt verkehrlich?

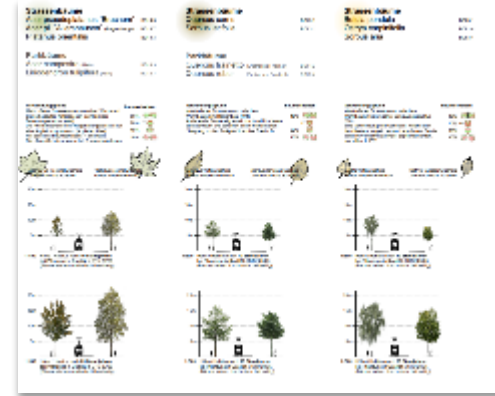
- **Motorisierter Individualverkehr:** Die Leistungsfähigkeit bleibt gleich und muss aufgrund Art. 104 der Kantonsverfassung (Stauartikel) erhalten bleiben. Zwischen Neuaffoltern und Glaubtenstrasse konnte eine Reduzierung der Anzahl Fahrspuren erreicht werden. Ein Ausbau des MIV-Spurangebotes ist an keinem Ort vorgesehen
- **Velo:** Verbesserungen gegenüber heute mit durchgehendem Veloangebot sowie Integration der Velovorzugsroute im Bereich Glaubten
- **öV:** Mit dem Tram werden zusätzliche 50% Kapazität gegenüber heutigen Doppelgelenktrolleybussen geschaffen. Einen Grossteil der künftigen Verkehrsentwicklung soll der öffentliche Verkehr aufnehmen



7. Wichtigste Fragen und Antworten

Welche Verbesserungen gibt es für den Grünraum?

- Dort wo möglich, wird ein Grüntrasse umgesetzt (siehe Plan)
- Ein Grossteil der Bäume im Strassenraum und auch über 100 Bäume auf privatem Grund müssen gefällt werden
- Mit dem Projekt gibt es 30% mehr Bäume als heute (im öffentlichen Raum +50%). Diese erhalten bessere Lebensbedingungen und sind robuster und ökologisch und stadtklimatisch wertvoller



8. Fragen des Quartiervereins

Frage 2: Wie viel mehr Fahrgäste kann das Tram transportieren pro Stunde, pro Tag als die Busse heute?

- Unter Annahme einer Stehplatzauslastung von 2 Personen pro m² Stehfläche werden folgende Kapazitätssteigerungen erreicht:
 - +625 Personen pro Stunde und Richtung
 - +9'900 Personen pro Werktag und Richtung
- Das Sitzplatzangebot steigt um 250 pro Stunde und Richtung resp. 3'700 pro Tag und Richtung.
- Während der Spitzenzeiten ist die Mehrkapazität aufgrund des veränderten Takts etwas tiefer. Gemäss vorliegenden Nachfrageprognosen reicht die zusätzliche Kapazität aber vorerst aus. Bei entsprechender Fahrgastentwicklung können weitere Kapazitäten durch eine Verdichtung des Angebots bereitgestellt werden.



8. Fragen des Quartiervereins (Reto Streule)

Frage 3: Wie sieht es während der Bauzeit auf der Wehntalerstrasse aus?

- Hinweise zum öV:
 - Busverkehr auf Wehntalerstrasse bleibt, analog Linie 31 beim Bau der Limmattalbahn
 - Teilweise provisorische Haltestellen, Erschliessung und Erreichbarkeiten sind gewährleistet
 - Behinderungsarmer Busbetrieb während der Bauzeit steht im Fokus der Planungen
- Ziel des Verkehrskonzepts während der Bauphase:
 - Hohe Verkehrssicherheit, insbesondere für Fuss- und Veloverkehr
 - Ausrichtung Leistungsangebot auf 90% der heutigen Belastung
 - Stabiles, berechenbares Umleitungskonzept (Fahrzeiten)
 - Priorisierung öffentlicher Verkehr

Bauphase

- Bauzeit mind. 3½ Jahre (inkl. Kanalbau)
- Verkehr soll auch während Bau auf Wehntalerstrasse verarbeitet werden (keine Totalsperrungen)
- Aktuell ist Detailplanung im Gang



Konzept analog Limmattalbahnhof

Legende:

Baubereich

Fahrbahn

Gehweg

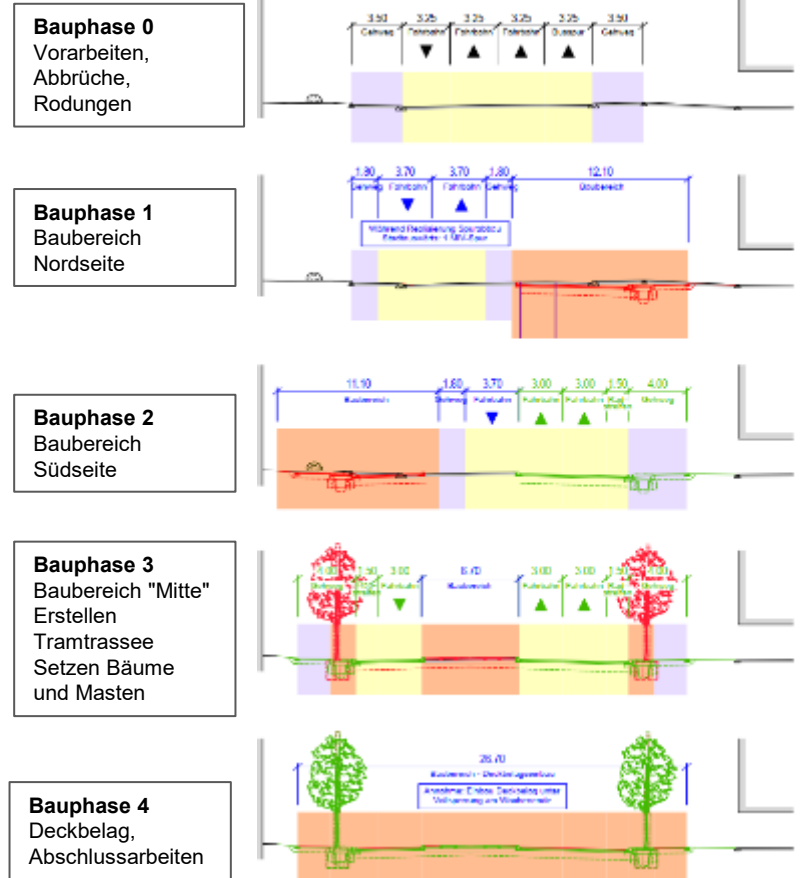
Projektiert

im Bau

Fertiggestellt

Bauablauf im Querschnitt

(zwischen Restaurant Frieden und Zehntenhausplatz)



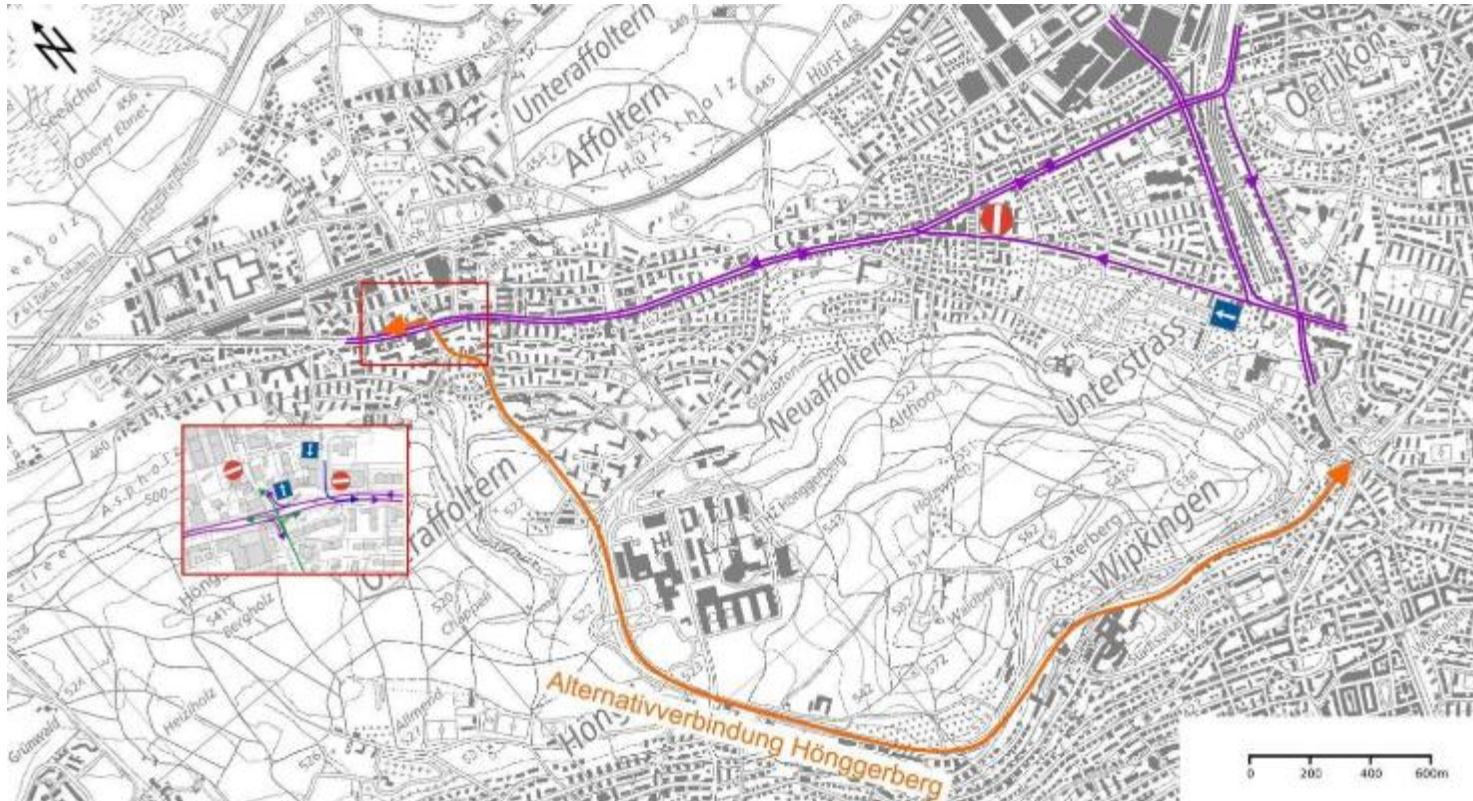
Bauprogramm Stand Phase Bauprojekt

- Komplexer Bauablauf
- Detailplanung für Baumeistersubmission in Arbeit
- Optimierung durch Baumeister möglich

Ansatz Verkehrsführung Bauphase

- Verkehr soll weiterhin auf Wehntalerstrasse verarbeitet werden.
- Der Streckenzug wird in vier Abschnitte unterteilt, die durch leistungsbestimmende Knoten abgegrenzt werden.
- Innerhalb eines Abschnittes (Abschnitt 1 bis 3) kann weder nach links in das untergeordnete Netz ab- resp. von diesen Strassen nach links in die Wehntalerstrasse eingebogen werden.
- Bei den Knoten an den Abschnittsgrenzen werden Wendemöglichkeiten angeboten, dabei wird wenn möglich auf Linksabbiegefahrstreifen verzichtet sondern ein indirektes Linksabbiegen eingerichtet.
- Im Abschnitt 4 wird zwischen der Wehntaler-, Regensberg- und Birchstrasse ein Einbahnsystem betrieben.
- Verkehr sollte im System verarbeitet werden können, auf grossräumige Umleitungen wird wenn möglich verzichtet.
- Zufahrender Verkehr (wenn möglich) bei vorgelagerten Örtlichkeiten plafonieren, dazu sind verschiedene provisorische LSA bei den Einfallsachsen notwendig.

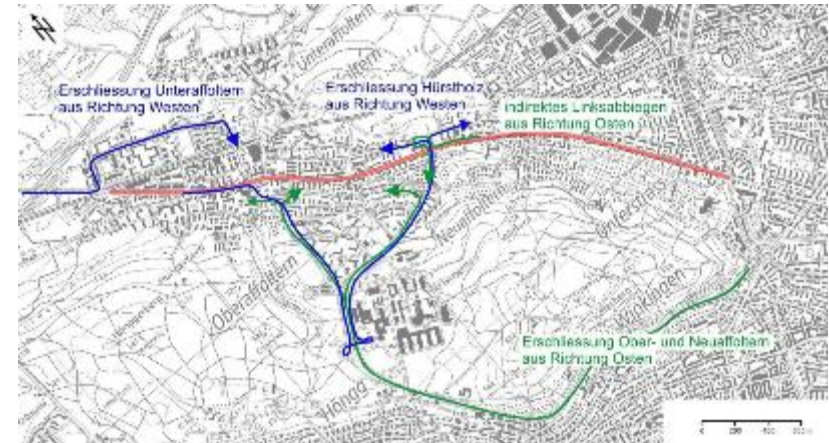
Ansatz Verkehrsführung Bauphase



8. Fragen des Quartiervereins

Frage 5: Wie wird vermieden, dass es Ausweichverkehr gibt in die Quartierstrassen wie Riedenhaldenstrasse, Mühlackerstrasse?

- Einrichtung Verkehrsregime vor Baustart inkl. flankierende Massnahmen
- Überwachung und Steuerung des Verkehrsflusses durch Dienstabteilung Verkehr
- Lokale Anpassungen wo erforderlich
- Stauraumkonzept



8. Fragen des Quartiervereins

Frage 6: Gibt es während der Bauzeit offizielle Umleitungen wie z.B. Autobahnausfahrt Seebach benutzen anstatt Affoltern?

- Alternativverbindung über Höggerberg (siehe Folie 42)
- Umleitung und Sperrung der Autobahnausfahrt Affoltern ist nur im Notfall bei einer Sperrung oder Blockade der Wehntalerstrasse zwischen Holzerhurd und Zehntenhausplatz vorgesehen
- Es wird vor dem Bau ein Alarmierungskonzept mit Stapo, Kapo und ASTRA erstellt

8. Fragen des Quartiervereins (René Volken)

Frage 7: Wie werden die Haltestellen ausgerüstet? Lautsprecher, Automaten etc.?

- Alle Haltestellen werden BehiG-konform mit durchgehend hohen Haltekanten ausgerüstet
- Alle Haltestellenperrons werden mit Standardwartehallen ausgerüstet, ausser die Haltestelle Hungerbergstrasse in Fahrtrichtung Holzerhurd hat keine Wartehalle. Am Zehntenhausplatz wird eine Spezialwartehalle realisiert.
- Alle Haltestellen erhalten Billettautomat, Lautsprecher und dynamische Abfahrtsanzeigen. Billettautomat nur stadteinwärts, für Fahrgäste der Gegenrichtung aber gut erreichbar.



A modern tram stop with a tram and a multi-story building in the background. The tram is blue and white with a colorful roof. The building has blue balconies. The scene is set on a city street with trees and a clear sky.

Gerne beantworten wir Ihre weiteren Fragen!