

Züri-linie 2030

Züri bewegt sich weiter in die Zukunft

züri-linie 2030



Mit der Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» schaffen die städtischen Verkehrsbetriebe die Voraussetzungen, um Zürichs künftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Gleichzeitig wird mit diesem Projekt ein zentraler Beitrag an die Lebensqualität kommender Generationen geleistet, der wirtschaftlich rentabel ist.

Unter dem sinnigen Motto «Lebensqualität auf der ganzen Linie» präsentierten die Zürcher Verkehrsbetriebe vor sieben Jahren ihre Netzentwicklungspläne bis ins Jahr 2025. Einige der damals genannten Vorhaben sind inzwischen in die Tat umgesetzt worden. Einerseits ist das die Verlängerung der Linie 5 bis Laubegg, andererseits das «Tram Zürich-West» (die neue Linie 4), auf dessen Strecke die Fahrgäste vom Escher-Wyss-Platz über die Pfingstweidstrasse bis zum Bahnhof Altstetten geführt werden, einschliesslich der

neu geschaffenen Linie 17, die anstelle des «Vierers» ins Werdhölzli verkehrt – womit insbesondere dem zunehmenden Pendlerverkehr und der erwarteten Entwicklung in diesem Gebiet Rechnung getragen wird.

Weil das Wachstum einer Urbanzone wie Zürich mit über einer Million Menschen einem steten Wandel unterliegt, muss selbstverständlich auch die Planungsstrategie des öffentlichen Verkehrs dieser Zone eine buchstäblich «rollende» bleiben. Mit anderen

Worten: Die Ausbauvorhaben müssen immer wieder auf ihre Aktualität, ihre Rentabilität, ihre Realisierbarkeit und ihre Richtigkeit überprüft und entsprechend angepasst werden. Visionen und Weit-sichtigkeit sind dabei wichtig, das ist klar. Aber alleine darauf abzustützen, wäre falsch. Es braucht eine «Philosophie der Balance», um es ein wenig poetisch zu formulieren – das heisst, die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung sind genauso zu berücksichtigen wie die sich verschiebenden Prioritäten

beim Städtebau. Die nachhaltige Wirtschaftlichkeit neuer Linien ist ein Faktor, ebenso wie der Zeitgeist mit seinen schnelllebigen Hypes und Trends. All diese Aspekte haben die Planungsverantwortlichen der VBZ bei der Aktualisierung der Netzentwicklungsstrategie miteinbezogen. Das Resultat ihrer Arbeit ist das jetzt vorliegende Dossier «züri-linie 2030». Dieses Dossier bietet in erster Linie eine detaillierte Übersicht über geplante Ausbauprojekte im Bus- und Trambereich bis ins Jahr 2030. Ebenso ist das Dossier aber auch eine Art Leitfaden, der die Absicht transportiert, die hinter dem Unterfangen steht. Diese kann in vier Kernbotschaften zusammengefasst werden:

- Die «züri-linie 2030» ergänzt und unterstützt die Strategien und Ziele der Stadt Zürich wie 2000-Watt-Gesellschaft, Mobilitätsstrategie, Umsetzung der Städte-Initiative (Stadtverkehr 2025) sowie der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES).

- Sie schafft die Basis, um die mittel- und langfristig absehbare Mobilitätsentwicklung in Zürich zu bewältigen.
- Die für das Projekt benötigten Investitionen sind durchdacht und stimmen wirtschaftlich.
- Die Netzentwicklung leistet einen markanten Beitrag an Zürichs Lebensqualität – und damit an die Zukunft der nächsten Generationen.

Von der Theorie (oder, wenn man so will, Philosophie) zur Praxis, also zum Tagesgeschäft der VBZ. Heute sind Trams und Busse an 365 Tagen im Jahr unterwegs – und zwar täglich mehr als 20 Stunden. Pro Jahr werden damit rund 323 Millionen Menschen (pro Tag über 880 000) in modernen, komfortablen Verkehrsmitteln mehrheitlich pünktlich auf die Minute ans gewünschte Ziel befördert – notabene zu einem erschwinglichen Ticketpreis. Wie Umfragen immer wieder bestätigt haben,

wird dieser starke Service der VBZ von den Fahrgästen enorm geschätzt. Und daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Dass dieses Ziel aber eine immense Herausforderung darstellt, unterstreicht die Marktanalyse der Verkehrsplaner unter Einbezug der erwarteten Stadt- und Siedlungsentwicklungen. Diese sind nämlich weitaus dynamischer, als noch 2006 (bei der Ausarbeitung der Studie für die Netzwerkentwicklung 2025) angenommen: So soll die städtische Bevölkerung in den kommenden 20 Jahren um schätzungsweise 70 000 Einwohner (plus 20 Prozent) und um 55 000 Beschäftigte (plus 15 Prozent) anwachsen. Für den öffentlichen Verkehr, der einen Grossteil der künftigen Verkehrsentwicklung tragen soll und wird, bedeutet das bis ins Jahr 2030 eine Zunahme der jährlichen Fahrgäste um rund 30 Prozent beziehungsweise 100 Millionen.



Mehr Dynamik im Norden und Westen

Im Detail hat die Marktanalyse offenbart, dass die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung nach wie vor im Norden und im Westen der Stadt liegen.

Die verkehrstechnischen Folgen davon sind eine höhere Dynamik auf der Tangente Zürich-Nord (Affoltern, Oerlikon) – Zürich-West (Altstetten), Zunahmen der Verkehrsströme vom Norden und Westen der Stadt in Richtung City und zwischen den nördlichen Stadtgebieten und der Flughafenregion sowie Richtung Limmattal. Diesbezüglich manifestiert sich denn auch eine Abweichung zu den 2006 prognostizierten Annahmen – die

Entwicklungsperspektiven für den Verkehr ab Zürich-Affoltern und in Richtung Glattpark, Wallisellen und Dübendorf haben eine höhere Bedeutung als angenommen, andererseits dürfte die Dynamik im südlichen Stadtraum (vor allem die Bereiche Giesshübel und Binz) weniger hoch sein als erwartet.

Diese Erkenntnisse führten jetzt zu einer Überarbeitung beziehungsweise Neu-Definition der Netzplanungs-Prioritäten. Im Projekt «züri-linie 2030» wird Zürich noch stärker als polyzentrische Stadt betrachtet; konkret wird das VBZ-Netz ausgerichtet auf die Innenstadt, Oerlikon und Altstetten. Dementsprechend wird bei der Projektierung neuer Linien vermehrt auf diese drei Zentren fokussiert,

ausserdem werden attraktive Verbindungen zwischen diesen Zentren geschaffen. Ganz grundsätzlich wird im gesamten Einzugsgebiet das VBZ-Netz besser mit den S-Bahnstationen verknüpft. Unterteilt sind die Netzentwicklungsphasen in die Bereiche «Bereits in Planung», «Mittelfristig» und «Langfristig»; dieses Vorgehen betrifft sowohl die Bus- wie auch die Tramlinien. Nachfolgend ein Überblick:

Bereits in Planung

- Die Tramverbindung Hardbrücke ist das in der Planung am weitesten fortgeschrittene Projekt, das bis 2017 realisiert sein soll. Mit einer Neubaustrecke vom Hardplatz über einen Teil der Hardbrücke bis zur Haltestelle Schiffbau kann die Linie 8 bis ins Werdhölzli



verlängert werden, es entsteht eine direkte Verbindung zwischen den Quartieren Aussersihl und Zürich-West. Der Bahnhof Hardbrücke wird durch den Ausbau optimal ans Zürcher Tramnetz angebunden. Die im Jahr 2011 neu eingeführte Linie 17 wird in einem ersten Schritt Ende 2013 zu Spitzenzeiten bis ins Albisgütli verlängert. Auch nach Betriebsaufnahme der Tramverbindung Hardbrücke verkehrt sie zu Spitzenzeiten zwischen Hardturm und Albisgütli.

- Im Jahr 2020 soll «der neue 2er» zusammen mit der Limmattalbahn (LTB) in Betrieb gehen. Dabei wird die bestehende Linie 2 ab dem Lindenplatz durch die Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten und von dort auf den Gleisen der LTB bis Schlieren geführt. Der Bahnhof Altstetten wird zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, es entstehen attraktive Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus.

Kurz- und Mittelfristig

- Die geplanten Tramlinien von Affoltern in die Innenstadt sowie von Affoltern über Oerlikon bis nach Stettbach (die sogenannte «Nordtangente») gehen zurück auf die erwähnten, neu festgelegten Prioritäten. Sie sollen den Siedlungs- und Wohnentwicklungsschwerpunkten in Zürich-Nord Rechnung tragen und 2023 bzw. 2028 in Betrieb genommen werden.
- Die Verlängerung der Linie 10 zu Spitzenzeiten bis zur Kalkbreite sowie zusätzliche Kurse zwischen Hauptbahnhof / Bellevue und den beiden Zürcher Hochschulen verfolgen dagegen primär das Ziel, bestehende Kapazitätsengpässe zu beheben.
- Die Umsetzung der Trolleybusstrategie ist ebenfalls ein wichtiger Schritt bei der Netzentwicklung. Das bedeutet, dass in einem ersten Phase die Linien 69 und 80 elektrifiziert werden sollen. Damit kann die steigende Verkehrs-

nachfrage nachhaltig bewältigt und der CO₂-Ausstoss weiter verringert werden.

- Bei den Buslinien stehen neben der genannten Trolleybusstrategie vor allem zwei Projekte ins Auge: Zum einen ist dies der Abtausch der Linienäste 33 und 72 ab dem Albisriederplatz zur Verbesserung der Pünktlichkeit, zum andern die Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 bis Bahnhof Wollishofen; bislang verkehren sie nur bis zu den Haltestellen Morgental beziehungsweise Wollishofen. Des Weiteren sollen bestehende Buslinien, ins besondere die Linien 46 und 89, verstärkt und optimiert werden.

Langfristig

- In der Planung nach hinten gerückt wurden das «Rosengartenram» (da eine

koordinierte Lösung Schiene/Strasse gefordert ist -> vgl. Volksentscheid 2010) und die «Tramtagente Süd» (wegen der verhaltenen Entwicklung im Süden). Ziel dieser Netzerweiterungen ist eine attraktive und direkte Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West sowie auch den Süden der Stadt besser an die Zentren im Norden und Westen anzubinden.

- Ein weiteres langfristiges Projekt betrifft die neue Tramlinie 1, die vom Farbhof über den Hardplatz zum Hauptbahnhof führen wird – und die auf diese Weise künftig anfallenden Kapazitätsengpässen vorbeugen soll.
- Bislang noch optional sind die möglichen Tramverlängerungen ab Altried und Stettbach, die zu einer die Stadtgrenzen überquerenden Vernetzung beitragen sollen.
- Als grosses langfristiges Bus-Vorhaben soll eine neue Linie zwischen Wiedikon und dem Bahnhof Altstetten entstehen. Mit dieser Linie will man auch die Stadtentwicklungsgebiete Altstetten und Letzi besser erschliessen.

Ergänzen wollen die Verkehrsplaner der VBZ die genannten Ausbauprojekte mit konkreten Effizienz- und Kapazitätssteigerungsmassnahmen beim bestehenden Bus- und Tramnetz. Denn gerade in der Innenstadt stösst das Netz immer mehr an seine Grenzen; neue Linien werden dieses Problem verständlicherweise nochmals akzentuieren. Zum Zwecke eines besseren Verkehrsflusses will man deshalb stehende Trams auf der Bahnhof- und auf der Quai- brücke so bald wie möglich vermeiden. Um dies zu erreichen, muss kurzfristig eine Leistungssteigerung der Verkehrssteuerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs erwirkt werden, im Abschnitt Central-Bahnhofplatz braucht es zusätzlich Vorsortierspuren für das Tram. Langfristig ist eine grundsätzliche Neuorganisation der beiden Knoten notwendig.



Foto: Andreas Herz/VBZ



Die Erträge wiegen die Kosten auf

Ein wichtiger Aspekt, es wurde eingangs erwähnt, ist eine wirtschaftlich stabile Grundlage der Netzentwicklung. Die Kalkulation bei den Investitionen für die kurz- bis mittelfristigen Massnahmen und Projekte – der Zeithorizont wurde aufs Jahr 2025 festgelegt – hat ergeben, dass dafür 430 Millionen Franken nötig sein werden. Hinzu kommen rund 24 Millionen Franken höhere Betriebskosten pro Jahr für die strategischen Ausbauten und 15 Millionen Franken pro Jahr für den Betrieb der Kapazitätsausbauten. Für denselben Zeitraum wurde auch eine Ertragsschätzung gemacht. Bei rund 60 Millionen zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr und einem durchschnittlichen Ertrag pro Fahrgast von 70 bis 75 Rappen ergibt

sich ein jährlicher Zusatzertrag von 40 bis 45 Millionen Franken pro Jahr. Mit diesem Resultat kann festgehalten werden, dass die erwarteten Erträge die betrieblichen Mehrkosten decken werden, dass Netzentwicklung also «selbsttragend» werden kann.

Die Aussichten sind ein sehr positives Signal an die in Zukunft erwartete Lebensqualität in der Stadt und der Agglomeration. Schnell, direkt und zuverlässig von A nach B nach C zu gelangen, wird für die nächsten Generationen, deren Zeitbudget wohl noch knapper bemessen sein wird, immens wichtig sein. Genau deshalb muss sich Züri und sein öffentlicher Verkehr weiter in die Zukunft bewegen.