



Zürich, 23. Januar 2024

Medienmitteilung

Ring frei für Zürichs Mobilitätszukunft

Das starke Wachstum im Norden und Westen der Stadt Zürich sowie steigende Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum verlangen einen gezielten Ausbau des Tram- und Busnetzes. Darum müssen die VBZ ihre Transportkapazitäten bis 2040 gegenüber heute um 40 Prozent steigern. Ein modulares Ringsystem wird die Innenstadt entlasten und die polyzentrische Entwicklung mit Altstetten und Oerlikon als wachsenden Mobilitäts-Hubs stärken. Die Netzentwicklungsstrategie 2040 zeigt auf, wo die VBZ bis 2040 und darüber hinaus Netzausbauten planen.

Das Zürcher Tram- und Busnetz hat an verschiedenen Knotenpunkten seine Leistungsfähigkeit erreicht. Die prognostizierte Verdichtung der Stadt, die von einem Bevölkerungswachstum von 100 000 Einwohner*innen und 40 000 neuen Arbeitsplätzen bis im Jahr 2040 ausgeht, verstärkt den Handlungsbedarf. Hinzu kommt das städtische Netto-Null-Ziel bis 2040. Um dieses zu erreichen, ist eine verstärkte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf einen leistungsfähigen und elektrifizierten öffentlichen Verkehr (ÖV) notwendig.

Die Netzentwicklungsstrategie 2040 (NES 2040) definiert das ÖV-Angebot und den Infrastrukturbedarf, die für die Bewältigung dieser Herausforderungen notwendig sind. In einem breit angelegten Prozess haben sich Fachleute der VBZ, des Tiefbauamts, des Amts für Städtebau und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) intensiv mit Verkehrs- und Entwicklungsprognosen beschäftigt, Mobilitätsbedürfnisse identifiziert und sich an städtischen sowie kantonalen Planungen orientiert. Die Arbeiten nehmen die Erkenntnisse des 2021 vorgestellten Zukunftsbildes ÖV 2050 auf. Wichtiger Input kam damals von der



2/4

Bevölkerung, die im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens ihre Wünsche und Anliegen einbringen konnte.

Ein Ringsystem für eine nachhaltige Mobilitätszukunft

Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich, und VBZ-Direktor Marco Lüthi stellen die Kernelemente dieses Generationenprojekts vor. Michael Baumer unterstreicht die tragende Rolle der VBZ für die städtischen Nachhaltigkeitsziele. «Wir müssen heute in die Mobilität von morgen investieren. Das modulare ÖV-Ringsystem schafft die Voraussetzungen, damit wir auch für künftige Generationen eine umweltverträgliche und effiziente Mobilität gewährleisten können».

Etappe 1: Optimierungen im Norden und Westen

Die Realisierung der Netzausbauten erfolgt in Etappen. Bei der ersten Etappe liegt der Fokus auf dem Tram Affoltern, das bereits Bestandteil der Netzentwicklungsstrategie 2030 war. Hinzu kommt die Tramtangente Nord, die gemäss VBZ-Direktor Marco Lüthi «der Stadtentwicklung einen Impuls verleiht und die Polyzentrik in Oerlikon unterstützt». Darüber hinaus verbessere die Tramverlängerung von Altried nach Wallisellen oder Dübendorf die Verknüpfung von Stadt und Agglomeration.

In Zürich West braucht es nebst der Tramsperange Hardturm mit der Tramverbindung Bahnhof Altstetten in Höhe der Europabrücke einen weiteren Zugang zum Bahnhof Altstetten. Dieses «Herzstück» des äusseren Rings stärkt die städtische Vernetzung über das Gleisfeld und verbindet die Kreise 5 und 9. Weitere Infrastrukturmassnahmen optimieren das Bus- und Tramnetz. Dazu gehören die bereits angekündigten Anpassungen im Tramnetz Süd, die ab dem Fahrplan 2026 in Kraft treten sollen, Optimierungen im Busnetz Altstetten, die Verlängerung der Buslinie 32 zum Höggerberg, die Verlängerung der Linie 72 nach Adliswil, die Elektrifizierung der Linien 69 und 80, sowie die Verlängerung der Linie 6 nach Altstetten.

Etappe 2: Inneren Ring realisieren

Ab 2040 liegt der Fokus auf dem inneren Ring. Um die Innenstadt zu entlasten und hohe Flexibilität für die zukünftige Liniennetzgestaltung zu erlangen, sind zwischen Albisriederplatz



3/4

und Milchbuck/Irchel zusätzliche Kapazitäten und direkte Verbindungen aus dem Entwicklungsschwerpunkt Zürich West in die nördlichen Stadtquartiere geplant. Dazu soll eine neue Tramverbindung über die Hardbrücke und im Anschluss entweder via Rosengartenstrasse oder mit einem Tunnel via Bahnhof Wipkingen und Schaffhauserplatz zum Irchel führen. Damit wird eine wichtige Netzlücke geschlossen. Mit den für die definitive Variantenwahl notwendigen Abklärungen hat das Tiefbauamt bereits begonnen.

Ab Etappe 3: Ringsystem schliessen

In den 2050er-Jahren will man mit dem Hönggerbergtunnel und einer Weiterführung Richtung Oerlikon den äusseren Ring schliessen. Auch für diesen Tunnel gibt es zwei Varianten. In Zürich-Nord ist darüber hinaus eine Tramverlängerung von Seebach nach Kloten vorgesehen. Ein weiterer Schwerpunkt dieser dritten Etappe liegt auf dem Raum HB/Central. Dessen Weiterentwicklung wird auf dem gleichnamigen Masterplan basieren, der ab 2025 vorliegen soll.

Investitionen von 1,9 bis 2,5 Milliarden Franken

Die Kosten für die Traminfrastrukturen der drei Etappen werden auf 1,9 bis 2,5 Milliarden Franken geschätzt. Grundlage für diese Kostenschätzung sind Erfahrungswerte aus realisierten und laufenden Projekten. Nicht in den Kostenschätzungen enthalten sind die Massnahmen aus der letzten Netzentwicklungsstrategie, die 2013 erarbeitet wurde. Dies betrifft das Tram Affoltern, dessen Realisierung bis 2030 geplant ist. Ebenfalls nicht enthalten sind Betriebs- und Folgekosten für neue Tram- und Busstandorte.

Die Kostenschätzung für Etappe 1 beläuft sich auf 420 bis 580 Millionen Franken. Darin enthalten sind die Tramtangente Nord, das Tram Altried-Wallisellen/Dübendorf, die Tramverbindung Bahnhof Altstetten und die Tramspange Hardturm. Die Kosten für die in den Etappen 2 und 3 zu realisierenden Netzelemente werden auf 1,4 bis 1,8 Milliarden Franken geschätzt. Kostenträger sind Kanton, Stadt und Bund, der sich über sein Agglomerationsprogramm an solchen Vorhaben beteiligt.



Ausbau bedingt zusätzliche Depots und Garagen

Mit dem Angebotsausbau, der Elektrifizierung der Busflotte und dem sich abzeichnenden Mehrbedarf an Fahrzeugen einher geht der Bedarf an zusätzlichen Abstellflächen und Instandhaltungsinfrastruktur. So wird unter anderem das richtplanerisch gesicherte Areal an der Aargauerstrasse zusammen mit dem Areal der Zentralwerkstätte in Altstetten für die Abstellung und Instandhaltung von Tramfahrzeugen entwickelt. Tramausbauten und Verlängerungen der Glattalbahn machen im Norden zusätzliche Abstellflächen notwendig. Zudem werden in den Regionen Pfannenstiel, oberes Glattal und Limmattal für die Elektrifizierung und Erweiterung der Busflotten neue Garagenstandorte gesucht. Diese sind notwendig, um die Dekarbonisierungsstrategie des ZVV fristgerecht umsetzen und das Busangebot schrittweise erweitern zu können.

Mit dem etappenweisen Ausbau des ÖV-Angebots steigen die Betriebskosten. Gleichzeitig wird das ÖV-Netz durch Ausbauten, dichtere Takte und neue Direktverbindungen attraktiver. Entsprechend erhöhen sich die Erträge. Gemäss Modellierung ergibt sich ein gegenüber heute gleichbleibend hoher Kostendeckungsgrad von rund 80 Prozent.

Ein Generationenprojekt für den ÖV in Zürich

Für Stadtrat Michael Baumer stellt die Netzentwicklungsstrategie 2040 «die Weichen für Zürichs Mobilität der Zukunft und gibt den Weg frei für die polyzentrische und prosperierende Weiterentwicklung der Stadt». Der Stadtrat hat der Netzentwicklungsstrategie 2040 zugestimmt und den VBZ den Auftrag erteilt hat, sie zusammen mit den involvierten Dienstabteilungen umzusetzen.

Hinweis an die Redaktionen:

Weitere Auskünfte erteilt Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher Departement der Industriellen Betriebe, T +41 44 412 26 25, heute von 13 bis 13.30 Uhr.

Alles Weitere zur «Netzentwicklungsstrategie 2040» und deren Teilprojekte: [vbz2040.ch](https://www.vbz2040.ch)