

Im Auftrag der Stadt Zürich
und in Zusammenarbeit
mit dem Tiefbauamt,
den SBB und dem ZVV.



Ein Unternehmen
der Stadt Zürich



Umsteigen lohnt sich.



Was bringt die Zukunft? Das VBZ Linienkonzept 2025.



Umsteigen lohnt sich.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4 – 5
Zielsetzungen	6
Marktanalyse und Methodik	7
Erfolgsfaktoren	8 – 9
Die 5 Grundsätze	10 – 11
Die Etappen	12 – 19
Infrastrukturelemente und Raumsicherung nach 2025	20 – 21
Fazit	22
Kontakt	23

Bitte einsteigen: Es geht ins Zürich von morgen.

Hand aufs Herz: Zürich erweckt den Eindruck einer stark entwickelten Stadt. Und doch gibt es auch hier noch ungenutzte Gebiete. Was soll hier in Zukunft entstehen?

Schauen wir einige Jahre zurück: Wo früher das Tramdepot Tiefenbrunnen stand, befindet sich heute eine moderne Siedlung. Aus leer stehenden Fabriken wurden Ateliers und Geschäfte. Aus Autostrassen Fussgängerzonen. In Oerlikon sind neue Parkanlagen, Wohnungen und Arbeitsplätze entstanden. In Zürich-West bietet der Schiffbau einen neuen kulturellen Anziehungspunkt. Am Hönggerberg wurde der ETH-Standort markant erweitert.

Wo immer in Zürich neue Lebens- und Arbeitsräume entstanden sind, wurde auch der öffentliche Verkehr ausgebaut. Die VBZ Züri-Linie transportiert heute über 40% mehr Fahrgäste als noch vor 25 Jahren. Gemäss der anerkannten Mercer-Studie ist Zürich die Stadt mit der höchsten Lebensqualität der Welt. Diese Lebensqualität soll nicht auf der Strecke bleiben, wenn die Stadt weiter wächst.

Zürich muss den Verkehr auf engstem Raum bewältigen. All dies bringt grosse Lärm- und Umweltbelastungen mit sich. Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich setzt sich deshalb zum Ziel, das zusätzliche Wachstum mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen.

Unabhängige Studien prognostizieren, dass Zürich am stärksten im Norden, Westen und Süden wachsen wird. Dort, wo sich die Stadt mit grosser Dynamik entwickelt, muss der öffentliche Verkehr mit neuen Angeboten präsent sein. Denn wo die VBZ fahren, lebt Zürich. Und dort kommen auch die Investoren hin.

Aber nicht nur die Stadt Zürich wächst. Auch in den umliegenden Gemeinden werden die Zahlen der Arbeitsplätze und der Einwohner weiter ansteigen. Darum muss der öffentliche Verkehr der Zukunft noch bessere Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus ermöglichen, etwa durch eine genauere Abstimmung von Tram und Bus auf die S-Bahn.

Wir haben unser Liniennetz kritisch überprüft und auf die Entwicklung der Stadt Zürich und der angrenzenden Agglomerationsgemeinden der kommenden 20 Jahre ausgerichtet.



Übergeordnete Zielsetzungen für die Entwicklung des Liniennetzes.

1. Die Entwicklung des Tram- und Busnetzes mit den Zielen der Stadtentwicklung, der umliegenden Gemeinden, der Investoren und der regionalen Planungsgruppen abstimmen.
2. Die Kundenbedürfnisse dank der Ausrichtung auf künftige Nachfrageveränderungen optimal befriedigen.
3. Mittel- und langfristige Netzperspektiven aufzeigen, mögliche Tramnetzerweiterungen festlegen, priorisieren und ins Netz einbinden.
4. Die verschiedenen ÖV-Verkehrsträger im Raum Zürich funktional aufeinander abstimmen und optimal vernetzen.
5. Die Basis für die Aktualisierung des ÖV-Gesamtkonzepts für Stadt und Agglomeration Zürich schaffen.

Marktanalyse und Methodik.

Im Auftrag der Verkehrsbetriebe Zürich erarbeitete das Ingenieurbüro Infras, Zürich, die Liniennetzentwicklung 2025. Im engeren Begleitteam waren vertreten: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Schweizerische Bundesbahnen und der Zürcher Verkehrsverbund.

Eine umfassende Marktanalyse dient als massgebliche Grundlage für die Netzentwicklung. Sie zeigt auf, wie sich die Siedlungsstrukturen und die Verkehrsbedürfnisse in den nächsten 20 Jahren verändern werden. Daraus lassen sich die Folgerungen für die Entwicklungen der Verkehrsströme sowie für die ÖV-Potenziale auf den einzelnen Verkehrsachsen ableiten. Diese wiederum bilden die Basis für die Beurteilung der heutigen und künftigen Netzstrukturen sowie der erforderlichen Beförderungskapazitäten.

Aus Marktanalyse und übergeordneten Zielsetzungen, wurden die Planungsgrundsätze als Leitlinien für die Liniennetzentwicklung abgeleitet.

Aufgrund einer kantonalen Siedlungsprognose wird die Bevölkerung in den nächsten 20 Jahren in der Stadt Zürich um 3% wachsen, und die Arbeitsplätze werden um 11% zunehmen. Die Hauptentwicklungen konzentrieren sich auf den Norden, Süden und den Westen der Stadt Zürich. Auch das Stadtzentrum wird weiter wachsen. Nebst dem Pendlerverkehr wird in Zukunft auch der Freizeitverkehr markant zulegen.



Erfolgsfaktoren für das VBZ-Liniennetz 2025.

Die Netzentwicklungsstudie trägt wesentlich zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich bei. Deshalb gelten die zugehörigen Ziele und Grundsätze als wichtige Rahmenbedingungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung der grossen Entwicklungsgebiete. Für Zürich mit seiner dichten Siedlungsstruktur ist eine hohe Netzdichte ein wichtiger Erfolgsfaktor im öffentlichen Verkehr. Deshalb soll die

Feinerschliessung auch künftig mit einem dichten Tram- und Busnetz erfolgen. Die schnellen Verbindungen zwischen einzelnen Stadtquartieren sowie zwischen der Stadt und den angrenzenden Regionen bietet die S-Bahn mit ihrem vergleichsweise dichten Haltestellennetz auf Stadtgebiet an. Die Stärke des öffentlichen Verkehrs liegt letztlich in der Vernetzung mit S-Bahn, Tram- und Busnetz und anderen Partnern.



Die Weichen für die Zukunft haben wir nach fünf Grundsätzen gestellt.

Das neue Liniennetz-Konzept basiert im Wesentlichen auf fünf kundenorientierten und wirtschaftlichen Grundsätzen.



Grundsatz 1:

Möglichst viele Fahrgäste sollen ihr Ziel schnell und ohne umsteigen erreichen.



Grundsatz 2:

Jedes Quartier braucht eine direkte Verbindung zum Stadtzentrum. Für die Weiterfahrt in ein anderes Quartier sollen die Fahrgäste nur einmal umsteigen müssen. Zu diesem Zweck werden in Zukunft alle Linien so geführt, dass sie mindestens zwei der vier wichtigsten Knotenpunkte der Stadt passieren. Diese Knotenpunkte sind Bellevue, Paradeplatz, Stauffacher und Hauptbahnhof – Central. Aus diesem Grund soll auch die Forchbahn nicht mehr am Stadelhofen wenden, sondern über das Limmatquai bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Und erst dort wenden. So kann sie direkten Anschluss an den Fernverkehr bieten.



Grundsatz 3:

Die neuen Entwicklungsgebiete der Stadt sollen mit Hilfe neuer Tramlinien direkt miteinander verbunden werden, damit die Fahrgäste ohne Umweg über das Zentrum direkt vom Norden nach Westen oder Süden reisen können. Als Korridor für diese neue, attraktive Direktverbindung kommt nur die Rosengartenstrasse – Hardbrücke in Frage.



Grundsatz 4:

Das Zürcher Tramnetz soll noch besser auf die Zürcher S-Bahn abgestimmt werden. Der S-Bahnhof «Hardbrücke» zum Beispiel ist noch nicht optimal erschlossen. Hier braucht es in Zukunft Anschluss ans Tram.



Grundsatz 5:

Das Tramnetz soll die Stadt mit der Agglomeration verbinden. Und umgekehrt. In das neue Konzept wird auch die Glattalbahn einbezogen.

Damit das künftige Liniennetzkonzept diese fünf Grundsätze auch erfüllen kann, müssen einige neue Tramstrecken gebaut werden.



Anschluss an das Zürich von morgen: Die vier Etappen der Netzentwicklung.

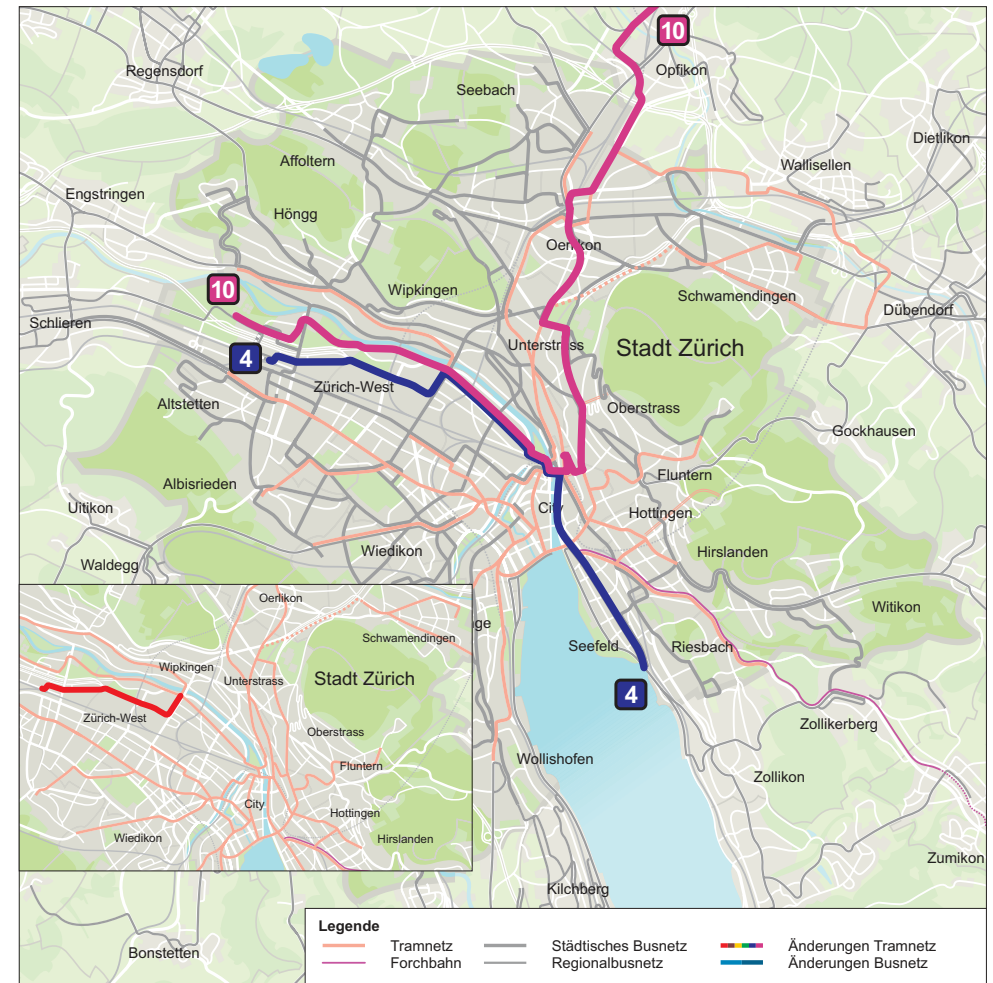
Etappe 1: Tram Zürich-West (2010)

Zürich-West entwickelt sich noch schneller als die anderen Gebiete der Stadt. Bereits im Jahr 2015 wird dieses Quartier fertig gestaltet sein. Das neue Toni-Areal, das Hardturm-Areal sowie das Maag-Areal mit seinem imposanten Primetower werden für eindrucksvolle städtebauliche Akzente sorgen.

Um die Weichen für die Lebensqualität rechtzeitig zu stellen, soll das Tramprojekt Zürich-West schon im Jahr 2010 realisiert werden und möglichst viele Leute vom öffentlichen Verkehr überzeugen. Davon profitieren dann auch die späteren Ausbautetappen wie die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke oder die neue Tramlinie zwischen Zürich-Nord und Zürich-West via Rosengartenstrasse.

Linienentwicklung: Infrastrukturetappe 1 (2010)

Infrastrukturelemente	Escher-Wyss-Platz – Pfingstweidstrasse – Bahnhof Altstetten Nord (3 km)
Linienetzanpassungen	Tramlinie 4 ab Escher-Wyss-Platz nach Bahnhof Altstetten Nord Verlängerung Tramlinie 10 ab HB via Escher-Wyss-Platz nach Werdhölzli



Tram Zürich-West, Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten Nord

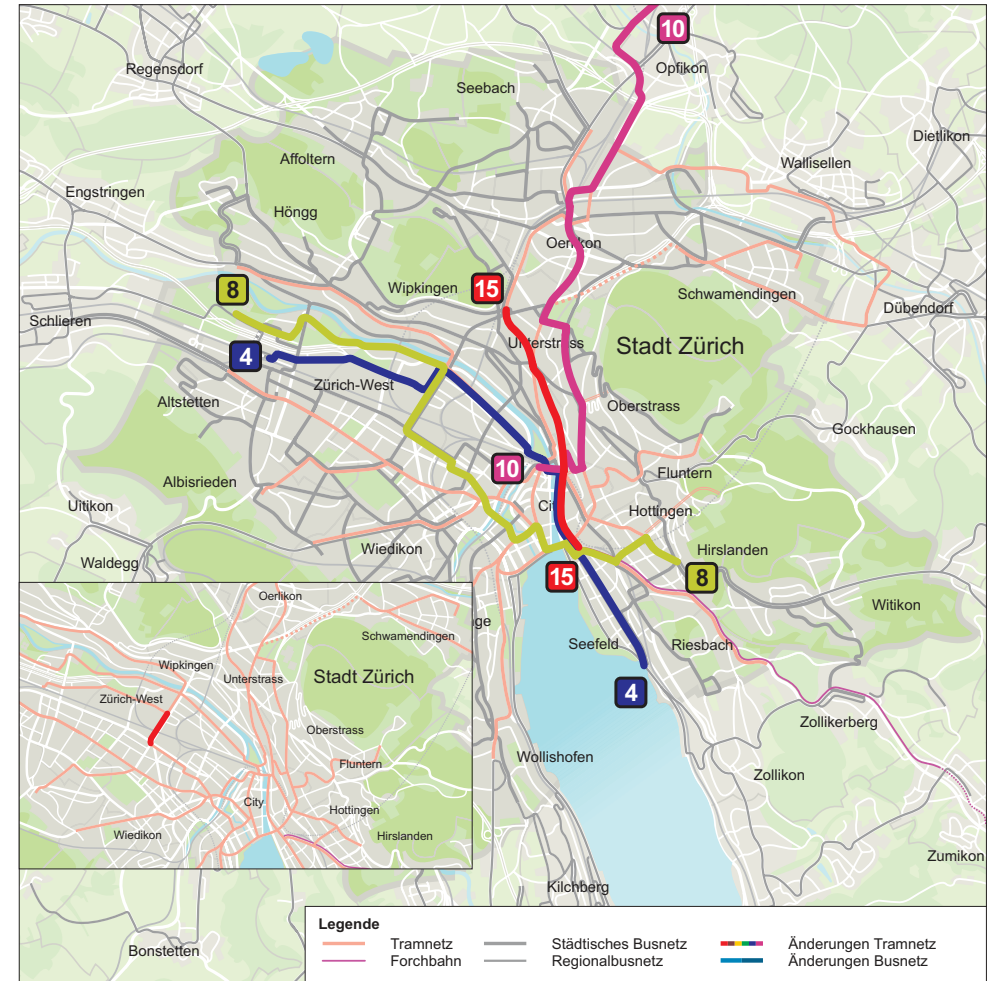


Etappe 2: Tram Hardbrücke (2015)

Damit der öffentliche Verkehr in Zürich-West noch besser ins Rollen kommt, soll in einem zweiten Ausbauschnitt die Tramlinie 8 über die heutige Endstation Hardplatz bis zum Werdhölzli verlängert werden. Dadurch wird die Anbindung an die S-Bahnstation Hardbrücke für Zürich-West verbessert. Ausserdem erfährt die Limmatstrasse eine starke Entlastung, sodass die Tramlinie 10 nur noch bis zum Hauptbahnhof zu fahren braucht.

Linienetzentwicklung: Infrastrukturetappe 2 (2015)

Infrastrukturelemente	Hardplatz – Schiffbau (0,7 km)
Linienetzanpassungen	Tramlinie 8 über Hardbrücke verlängern bis Werdhölzli Tramlinie 10 nur bis HB (Tramlinie 8 bringt Entlastung Limmatstrasse und somit genügen 2 Linien zwischen Escher-Wyss-Platz und HB) Neue Führung Linie 8 ab Bellevue über Stadelhofen – Kreuzplatz nach Klusplatz Aufheben Linie 15 zwischen Stadelhofen und Klusplatz



Tram Hardbrücke, Hardplatz – Schiffbau



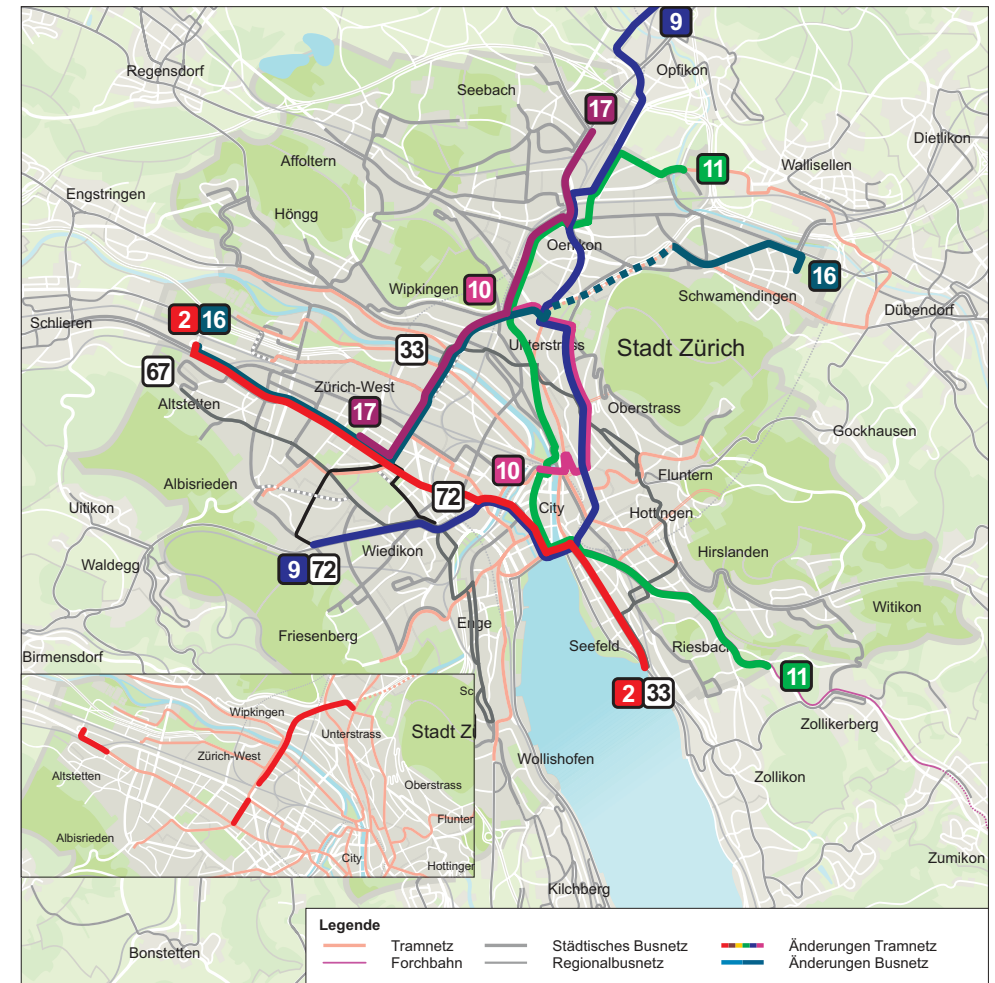
Etappe 3: Tramtangente Rosengarten (2020)

Damit die Fahrgäste zwischen den Wachstumsquartieren Zürich-West und Zürich-Nord ohne Umweg über das Zentrum hin und her reisen können, sollen diese Quartiere bis ins Jahr 2020 mit zwei neuen Tramlinien 16 und 17 über den Korridor Rosengartenstrasse verbunden werden. Der heute doppelspurig geführte Autoverkehr wird zwischen Bucheggplatz und Hardbrücke durch ein Tramtrasse ersetzt.

Wichtige neue Streckenabschnitte werden Milchbuck und Escher-Wyss-Platz, Hardplatz und Albisriederplatz sowie Farbhof und Hermetschloo verbinden.

Linienentwicklung: Infrastrukturetappe 3 (2020)

Infrastrukturelemente	Albisriederplatz – Hardplatz (0,6 km), Escher-Wyss-Platz – Bucheggplatz (1,2 km) Bucheggplatz – Milchbuck (0,8 km), Farbhof – Hermetschloo (0,7 km)
Damit verbundene Linienetzanpassungen	Neue Tramlinie 17 Seebach – Bhf. Oerlikon – Bucheggplatz – Hardbrücke – Letzigrund Neue Tramlinie 16 Hirzenbach – Bucheggplatz – Hardbrücke – Albisriederplatz – Hermetschloo Tramlinie 9 nach Flughafen Kloten (statt Hirzenbach) und Tramlinie 10 nach Bucheggplatz (statt Flughafen Kloten) Aufheben Buslinie 72 zwischen Milchbuck – Albisriederplatz Aufheben Buslinie 33 zwischen Escher-Wyss-Platz und Schmiede Wiedikon Verknüpfung Linie 33 Wollishofen – Schmiede Wiedikon mit Linie 67 Linie 72 nur zwischen Triemli – Albisriederplatz – Schmiede Wiedikon Verlängerung Linie 2 bis Hermetschloo



Tramtangente Rosengarten, Milchbuck – Escher-Wyss-Platz, Hardplatz – Albisriederplatz, Farbhof – Hermetschloo



Etappe 4: Tramtangente Zürich-Süd und Verlängerung der Forchbahn (2025)

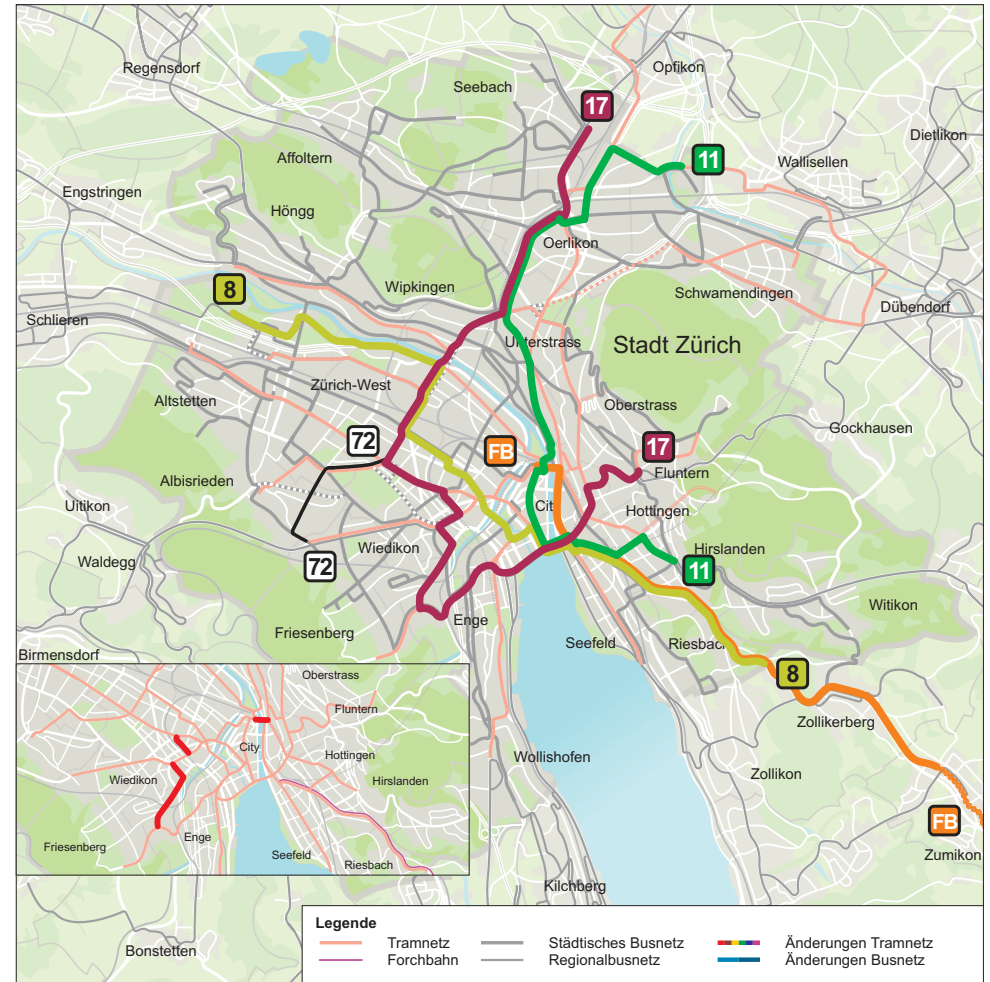
Nach dem Norden und Westen soll bis ins Jahr 2025 auch das Entwicklungsgebiet im Süden Zürichs noch besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Zu diesem Zweck wird die Tramlinie 17 verlängert und ab Albisriederplatz via Bahnhof Wiedikon – Binz – Laubegg zur Saalsporthalle verlängert und von da aus weiter über Enge – Bellevue nach Kirche Fluntern geführt.

Ausserdem wird die Forchbahn bis zum Hauptbahnhof verlängert, getreu dem Grundsatz, dass im Liniennetz der Zukunft möglichst viele Passagiere ihr Ziel schnell und ohne umsteigen erreichen sollen.

An Infrastruktur werden in dieser vierten Bauetappe die Strecken Kalkbreite – Bahnhof Wiedikon, Schmiede Wiedikon – Laubegg sowie der Ausbau der Bahnhofbrücke realisiert.

Liniennetzentwicklung: Infrastrukturetappe 4 (2025)

Infrastrukturelemente	Kalkbreite – Bahnhof Wiedikon (0,7 km) Schmiede Wiedikon – Laubegg (1,5 km) Ausbau Bahnhofbrücke
Damit verbundene Liniennetzanpassungen	Verlängerung Linie 17 ab Albisriederplatz via Binz – Laubegg SZU und Durchbindung via Enge – Bellevue nach Kirche Fluntern Verlängerung der Forchbahn bis HB Aufhebung Linie 15 Aufhebung Linienabschnitt 31 HB – Hegibachplatz



Tramtangente Zürich-Süd, Kalkbreite – Bahnhof Wiedikon, Schmiede Wiedikon – Laubegg
Verlängerung FB bis HB, Ausbau Bahnhofbrücke auf 4 Gleise



Infrastrukturelemente und Raumsicherung nach 2025.

Nachstehende Infrastrukturelemente werden aufgrund der heutigen Nachfrageprognosen im Zeithorizont 2025 als nicht prioritär beurteilt. Sie sollten jedoch als langfristige Weiterentwicklungsoptionen nach 2025 in Betracht gezogen werden:

Innerstädtische Tramelemente, die in Abhängigkeit der langfristigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung innerhalb der Stadt Zürich als Erweiterungsoptionen geprüft werden sollen:

- Tramlinie Affoltern – Bucheggplatz – Stadtzentrum
- Tramlinie Affoltern – Oerlikon
- Tramlinie Hohlstrasse (Tramlinie 1)
- Tramlinie Bucheggplatz – Hönggerberg
- Weiterführung der Forchbahn über den Hauptbahnhof hinaus

Raumsicherung für Stadtgrenzen-überschreitende ÖV-Strecken:

- Altstetten – Schlieren (Limmattalbahn)
- Wollishofen – Adliswil
- Höngg – Engstringen
- Oerlikon – Glattzentrum – Dietlikon
- Stettbach – Dübendorf

Verzicht auf langfristige Raumsicherung

- Oerlikon – Schwamendingerplatz (Saatlenstrasse)



Sie haben die Zukunft des Liniennetzes in Ihrer Hand.

Mit dem geplanten Ausbau des Zürcher Liniennetzes wird die Entwicklung der Stadt und ihrer Umgebung aufs richtige Gleis gebracht. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden den Verkehrszuwachs zu einem grossen Teil übernehmen können. Zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplätzen sind Direktverbindungen sichergestellt. Und das neue Liniennetz der VBZ ist bestens auf die S-Bahn abgestimmt.

Dem Tram Zürich-West kommt als erstes Projekt eine besondere Bedeutung zu. Kann es nicht als erste Etappe im Jahr 2010 verwirklicht werden, bleibt Zürich-West für längere Zeit durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen. Die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke ist nämlich frühestens in 10 bis 15 Jahren realisierbar, und auch die bessere Erschliessung der S-Bahn kommt nicht vor 2015 zustande. Dadurch würde sich der Druck auf den Parkplatzbedarf und den Strassenbau in Zürich-West erhöhen. Und dies wiederum würde der gewünschten Entwicklung in diesem Stadtteil klar entgegenlaufen.

Zur Entwicklung des Liniennetzes wird das Stimmvolk, werden Sie, das letzte Wort haben. Am Ende haben es die Erwachsenen von heute in der Hand, über die Lebensqualität der nächsten Generation zu entscheiden.

Kontaktadressen und Ansprechpartner.

Möchten Sie mehr erfahren? Wir helfen Ihnen weiter. Rufen Sie uns einfach an, senden Sie uns eine E-Mail oder schicken Sie uns ein Fax:

VBZ Züri-Linie
Luggwegstrasse 65
8048 Zürich
Telefon 0848 988 988
Fax 0848 989 989
E-Mail: netz_2025@vbz.ch
Internet: www.vbz.ch