

# VBZ mit überarbeiteter Netzplanung

Unter dem Titel „Züri-Linie 2030“ hat die Stadt Zürich Mitte Juni die Strategie für die Weiterentwicklung des VBZ-Netzes vorgestellt. Im Vergleich zur 2006 vorgestellten „Strategie 2025“ wirkt sie nicht nur fundierter, sondern auch pragmatischer und umfasst neu auch die Buslinien.

## Tram Affoltern und Nordtangente

Anfang 2013 lebten in der Stadt Zürich knapp 395 000 Personen, fast 30 000 mehr als noch bei der Planung 2006. Damals rechnete man mit 376 000 Einwohnern im Jahr 2025. Diese Prognose wurde auf 446 000 korrigiert; 2030 sollen es sogar 454 000 sein.

Das stark wachsende Quartier Affoltern mit seinen 25 000 Einwohnern wird derzeit hauptsächlich durch die Trolleybuslinie 32, die Buslinien 61 und 62 sowie die S6 erschlossen, was aber kaum genügt, um die Nachfrage zu bewältigen. Beabsichtigt ist deshalb, die aus der Innenstadt kommende Tramlinie 11 ab Bucheggplatz nach Affoltern Holzherud zu führen; dafür soll die derzeit am Bucheggplatz wendende Linie 15 nach Auzelg fahren. Die Neubaustrecke soll entweder durch die Wehntaler- oder Regensbergstrasse führen. Die zweite Variante würde drei Minuten mehr Fahrzeit, aber – zusammen mit der geplanten Nordtangente (siehe unten) – 1,5 Kilometer weniger Neubaustrecke erfordern. Die approximativen Baukosten betragen 185 Millionen Franken, die jährlichen Betriebskosten 2,6 bis 3,8 Millionen.

Eine nördliche Tramtangente soll Oerlikon als wichtigstes Nebenzentrum der Stadt mit den Quartieren Affoltern und Schwamendingen verbinden. Zwischen Holzherud und Neuaffoltern wird die Strecke des Trams Affoltern mitbenutzt; eine Linienführung entlang der nördlicheren Binzmühlestrasse ist nicht mehr vorgesehen. Das ermöglicht in Oerlikon bessere Verknüpfungen mit dem bestehenden Tramnetz und optimierte Umsteigebeziehungen. Zwischen den Tramhaltestellen Regensbergbrücke und Messe/Hallenstadion führt die Strecke entlang der heutigen Linie 11. Ab dort soll eine neue Strecke via Wallisellen- und Saatlenstrasse zum Schwamendingerplatz und weiter entlang der bestehenden Linie 7 bis zum Bahnhof Stettbach führen. Die Baukosten werden

auf 120 bis 180 Millionen Franken geschätzt, die jährlichen Betriebskosten inklusive Busanbindungen auf 10,5 Millionen.

## Zeitplan und Kosten

Als kurzfristige Massnahme wird bereits im Dezember 2013 die Tramlinie 17 in den Hauptverkehrszeiten vom Hauptbahnhof bis ins Albisgütli verlängert. Die Linie 10 soll möglichst bald ab dem Hauptbahnhof via Stauffacher zur Kalkbreite verlängert werden.

Für die seit längerem geplante 700 Meter lange Tramverbindung vom Hardplatz über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz hat das BAV die Baubewilligung bereits erteilt, doch steht die Volksabstimmung dazu noch aus. Die Arbeiten für das 100-Millionen-Franken-Projekt sollen 2015 beginnen, die Strecke soll Ende 2017 in Betrieb gehen.

Zusammen mit der Realisierung der Limmattalbahn soll in Altstetten die Tramlinie 2 neu zum Bahnhof Altstetten geführt werden (Kosten 33 Millionen). Der Baubeginn könnte 2017 stattfinden. Später soll die Linie 2 bis Schlieren verlängert werden.

Das Tram Affoltern soll zwischen 2020 und 2022 entstehen, der Neubaubauabschnitt für die Nordtangente Affoltern – Stettbach zwischen 2025 und 2027.

Alle geplanten Massnahmen zusammen würden Investitionen von 350 bis 430 Millionen Franken erfordern und jährliche Betriebskosten von 25 Millionen Franken auslösen. Dem stehen geschätzte Mehreinnahmen von jährlich maximal 45 Millionen Franken entgegen.

## Weitere Massnahmen

Das bisher im Vordergrund stehende, politisch aber stark umstrittene „Rosengarten-Tram“ vom Milchbuck via Hardbrücke zum Albisriederplatz (geschätzte Kosten 340 Millionen) wird in die Zeit nach 2030 verschoben. Ebenfalls erst in ferner Zukunft aktuell werden die Schaffung einer Tramlinie 1, die vom Bahnhof Altstetten via Hardplatz und Neufrankengasse zum Hauptbahnhof (Sihlpost) führen würde (geschätzte Kosten 210 Millionen). Das gleiche gilt für die Tramtangente Süd Lochergut – Bahnhof Wiedikon – Laubegg (150 Millionen). Auch Tramstrecken ab Schwamendingen in Richtung Dübendorf und Dietlikon sind denkbar.

## Langsame Trams

In den letzten Jahren ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Zürcher Tramlinien auf 16 km/h gesunken, wobei die Linie 7 mit 18 bis 19 km/h die schnellste, die Linien 5 und 6 mit 13 bis 14 km/h die langsamsten sind. Eine deutliche Erhöhung auf 18 bis 20 km/h wird angestrebt. (lüt)

Bereits in Arbeit sind hingegen Studien zur Leistungssteigerung der Bahnhof- und Quaibrücke, was sich mit einem Vorsortiergleisen – faktisch also vier Tramgleisen auf der Bahnhofbrücke – realisieren liesse. Für eine markante Leistungssteigerung im Umfeld des Hauptbahnhofes bräuchte es allerdings einen „Grossen Wurf“, der auch neue Tramachsen mit einbezieht. Dabei könnte auch eine Tramstrecke über die Zollbrücke führen. Auf der Quaibrücke müssten zur Reduzierung der Konflikte mit dem Strassenverkehr die Tramgleise flussabwärts in Seitenlage verlegt werden.

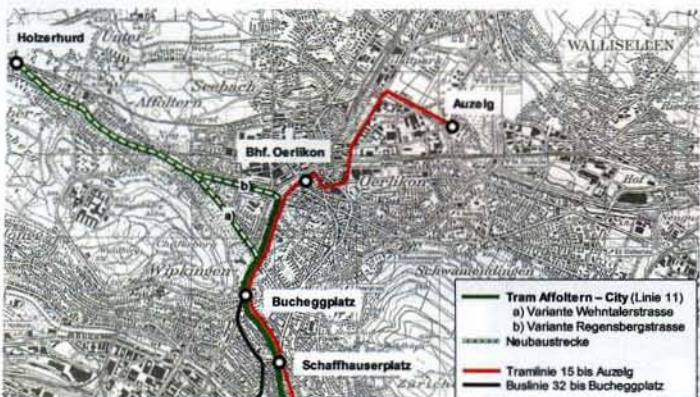
Die Verlängerung der Forchbahn weiter in das Stadtzentrum wird in einer separaten Studie im Zusammenhang mit der nächsten Rollmaterialbeschaffung, die im Zeitraum 2020 bis 2025 ansteht, studiert. Derzeit steigt rund die Hälfte aller Forchbahn-Fahrgäste in Zürich auf VBZ-Linien um.

Eine Verlängerung der Tramstrecke über Seebach hinaus nach Glattbrugg wird zumindest in den nächsten Jahren nicht als opportun erachtet, soll aber im Richtplan erhalten bleiben. Dasselbe gilt für die Tramstrecke ab Wollishofen nach Adliswil.

Die Erschliessung des Quartiers Witikon ab der Tramstation Klusplatz oder Rehalp und die Erschliessung der ETH Höggerberg ab Oerlikon und Milchbuck mittels Tramstrecken bleiben offen. Zur besseren Erschliessung des Hochschulquartiers soll ein Trasse durch die Sternwartstrasse gesichert werden.

Die Visionen von Professor Ulrich Weidmann für ein „Metrotram“ mit teils unterirdischen Strecken und Erschliessung der umliegenden Vororte erachtet man seitens Stadt Zürich und VBZ als Option für die Zeit nach 2030. (lüt)

Das Quartier Affoltern soll bis 2022 mit einer Tramlinie erschlossen werden (Zeichnung: VBZ).



Die geplante Nordtangente von Stettbach über Oerlikon nach Affoltern (Zeichnung: VBZ).

