



ZÜRICH 2040

Schweiz: Netzentwicklungsstrategie für die Zürcher Straßenbahn

In Zürich wurden schon viele Tramstrecken geplant, aber nie realisiert. Nun hat die Stadt einen neuen Anlauf genommen und Ende Januar 2024 ein ambitioniertes Ausbauprogramm vorgestellt



Gegenwärtig befindet sich in Zürich das „Tram Affoltern“ in der konkreten Planung. Im November 2023 konnte die Stadt durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen. So könnte der Baustart der vier Kilometer langen Strecke 2026 erfolgen, was eine Inbetriebnahme per Ende 2029 ermöglichen würde. Die approximativen Kosten belaufen sich auf 280 Millionen Franken, wovon der Bund 40 Prozent übernehmen wird. Die ernsthafte Planung begann bereits 2016. Die Idee ist jedoch alles andere als neu, denn bereits 1903 plante die damalige Straßenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach das Quartier mit dem Tram zu erschließen – wobei das nicht der einzige Versuch blieb!

Netzentwicklungsstrategie 2040

Die Stadt Zürich geht davon aus, dass die Bevölkerung weiterhin stark zunimmt: Von 447.273 Einwohnern per Oktober 2023 soll die Einwohnerzahl um weitere gut 100.000 bis 2040 steigen. Die Zunahme betrifft insbesondere den Norden und Westen der Stadt. Auch die Anzahl der Beschäftigten soll von 403.100 Vollzeitäquivalenten um 40.000 ansteigen. Prognostiziert wird, dass die VBZ ihre Transportkapazitäten bis 2040 um 40 Prozent steigern muss. Das heutige Tramnetz besteht vorwiegend aus Radialstrecken. Da die Außenquartiere insbesondere im Norden und Westen einen zunehmenden Verkehr unter sich generieren, ist deren direkte Verbindung mit leistungsfähigen Tramstrecken geboten. Der größte Nachfragedruck besteht im Norden von Zürich.

Tramtangente Nord

Die Tramtangente Nord als Etappe 1 beginnt im Nordwesten von Zürich am Endpunkt des zukünftigen Tram Affoltern und führt über das Quartierzentrum Oerlikon nach Nordosten in Richtung Schwamendingen. Dabei werden in Affoltern die Gleise des Tram Affoltern mitverwendet, ebenso im Zentrum von Oerlikon und in Schwamendingen. Je nach Variante in Schwamendingen müsste nur etwa die Hälfte der Strecke neu erstellt werden. Die Realisierung soll bis 2040 erfolgen. Bereits heute betreibt nordöstlich von Zürich die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) mit dem Zürcher Tramnetz verbundene Trams-

trecken. Ab Schwamendingen sind Erweiterungen nach Wallisellen und/oder Dübendorf möglich.

Innerer und Äußerer Ring

Der Innere Ring als Etappe 2 mit seinem Realisierungszeitraum bis 2050 ist noch eher eine Vision. Der südliche Abschnitt ließe sich problemlos realisieren, fehlen dazu doch nur ein paar leicht zu realisierende Streckenabschnitte. Für den nördlichen Abschnitt sind längere Tunnelabschnitte vorgesehen, die wichtige Verkehrsknoten verbinden. Erst nach 2050 soll der Äußere Ring als Etappe 3 entstehen. Der zentrale Streckenabschnitt unter der ETH Höggerberg (ETH=Eidgenössische Technische Hochschule Zürich) hindurch ist, bedingt durch den Höhenunterschied von gut 120 Metern, nur mit einem Tunnel zu bewältigen. Soll der Tunnel flach verlaufen, wird der Höhenunterschied von der unterirdischen ETH-Haltestelle zur Oberfläche hoch. Will man das nicht, wird die Strecke steil. Mit gleichem Zeithorizont ist angedacht, ab Seebach eine Strecke der VBG nach dem nördlichen Kloten zu realisieren.

Randbedingungen

Für die genannten Ausbaumaßnahmen muss im nördlichen Zürich ein neues Tramdepot entstehen, denn in diesem Gebiet besteht heute lediglich das Depot Oerlikon. Neben dem Ausbau der Tramstrecken soll im Westen der Stadt das Trolleybusnetz erweitert werden. Wo genau Fahrleitungen entstehen, ist offen. Es werden nur noch Trolleybusse beschafft, die längere Streckenabschnitte mit Batterie überwinden können.

Die Baukosten der drei Etappen wären erheblich: Für die Etappe 1 sind 420 bis 580 Millionen Franken, für die Etappen 2 und 3 sind 1,4 bis 1,8 Milliarden geschätzt. Im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird kantonsweit ein Kostendeckungsgrad von über 60 Prozent angestrebt. Im Jahr 2022 betrug dieser, nach 57 Prozent im Jahr zuvor, beachtliche 62 Prozent. Mit den Streckenausbauten soll innerhalb der Stadt Zürich der Kostendeckungsgrad bei hohen 80 Prozent liegen. Der Planungshorizont reicht weit in die Zukunft, jedoch wären alle geplanten Strecken schon heute wünschenswert. Zum jetzigen Zeitpunkt geht es insbesondere darum, die möglichen Trassen zu sichern und in den Richtplänen einzutragen, sodass eine zukünftige Realisierung nicht verbaut wird. Mit noch weiterem Zeithorizont ist ein Südring sowie die Erschließung des im Südosten gelegenen Quartiers Witikon geplant. JÜRIG D. LÜTHARD

LEGENDE

Übergeordnete Netzergänzung

— Tramtangente Nord

Netzelemente (mit Varianten)

— Tram Binzmühlestr. / via Saatlenstr.

Hintergrund

— Tramnetz Ist (inkl. Tram Affoltern)

■ Quartierzentrum¹

■ Gebiet mit baulicher Verdichtung über BZO 2016¹

¹: gem. kommunalem Richtplan

Der 42,86 Meter lange Flexity Be 6/8 4027 passiert am 14. August 2023 den Zürcher Bahnhofplatz. Seit 2019 sind 110 Flexity in Ablieferung. Sie soll bis 2027 abgeschlossen werden

ROBERT SCHREMPF

