

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 12. Juni 2013

536.

Verkehrsbetriebe, Netzentwicklungsstrategie 2030, Zustimmung und Zuschritt

IDG-Status: öffentlich

Ausgangslage

Im Jahr 2006 hatten die Verkehrsbetriebe (VBZ) die Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» vorgestellt. Das darin skizzierte Liniennetzkonzept für den Zeithorizont 2025 umfasst verschiedene, zeitlich gestaffelte Ausbauschnitte für die Entwicklung des Tramnetzes. Die Studie, deren Erarbeitung neben den Fachspezialistinnen und -spezialisten der Verkehrsbetriebe auch von Fachleuten des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), den SBB und des städtischen Tiefbauamts begleitet worden war, wurde in der Folge in verschiedenen städtischen und kantonalen Gremien präsentiert, welche die relevanten Inhalte akkreditierten. Der Regierungsrat nahm die vorgesehenen Infrastrukturprojekte in den «Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan» (KEF) auf, die einzelnen Elemente fanden Eingang in die Strategieberichte des ZVV mit den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, über die der Kantonsrat beschliesst, und die Vorhaben wurden in den jeweiligen Richtplänen eingetragen.

In den vergangenen sechs Jahren konnte mit Unterstützung des Kantons die Umsetzung des Liniennetzkonzepts 2025 erfolgreich vorangetrieben werden: Die Verlängerung der Tramlinie 5 bis Laubegg und das Tram Zürich-West sind erfolgreich in Betrieb, die Planungsarbeiten zur Tramverbindung Hardbrücke, zum Rosengartentram und zur Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren zusammen mit der Limmattalbahn sind auf gutem Weg und im Agglomerationsprogramm 2. Generation Stadt Zürich–Glattal (RRB 576/2012) mit den Prioritäten A (Tramverbindung Hardbrücke und Tramnetzergänzung Altstetterstrasse) bzw. C (Verbindung Rosengarten) verankert.

Stadt und Region entwickelten sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch; die bei der Erarbeitung der Liniennetzstudie im Jahr 2005 getroffenen Annahmen für die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wurden markant übertroffen. Die Fachstellen der Stadt Zürich prognostizieren heute ein weiteres Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze von 15 bis 20 Prozent in den kommenden 15 Jahren. Die SBB rechnen mit einer weiteren massiven Zunahme der Nachfrage sowohl im S-Bahn- als auch im Fernverkehr, die Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung der S-Bahn-Zürich werden das ihre dazu beitragen.

Angesichts der starken Veränderung des Umfelds haben die VBZ ihre bestehende Netzentwicklungsstrategie durch ein spezialisiertes Ingenieurunternehmen mit einem erweiterten Zeithorizont bis 2030 aktualisieren und weiterentwickeln lassen. Die erforderlichen Ausbauschnitte für das öV-Netz sollten überprüft und gegebenenfalls neu priorisiert werden. Neben den Spezialistinnen und Spezialisten der Verkehrsbetriebe hat diese Aktualisierung erneut Vertreterinnen und Vertreter des Verkehrsverbunds, der SBB, des Amtes für Verkehr sowie auf Seiten der Stadt Fachleute der Stadtentwicklung, der Dienstabteilung Verkehr, vom Umwelt- und Gesundheitsschutz, des Tiefbauamts und des Amtes für Städtebau begleitet.

Ziele Netzentwicklungsstrategie 2030

Mit der Überprüfung der bestehenden Netzentwicklungsstrategie aus dem Jahr 2006 wurden folgende Ziele verfolgt:

- Aktualisierung der Netzentwicklungsstrategie aufgrund der aktuellen Entwicklungsprognosen und Weiterentwicklung mit Blick auf den Zeithorizont 2030.
- Definition der kurz- und mittelfristigen Ausbauschritte für die kommenden zehn Jahre (Zielzustand 2025) und den langfristigen Horizont bis 2030 und darüber hinaus.
- Erarbeitung der Grundlage für die anstehende Revision des Regionalen Richtplans.
- Erarbeitung der Grundlage für die Stellungnahme der Stadt Zürich zur geplanten Stadtbahnstrategie des ZVV.
- Erarbeitung der Grundlage für die öV-Massnahmen im Rahmen von Stadtverkehr 2025.

Die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 stützt sich ab auf die räumliche Entwicklungsstrategie RES, die Städtische Mobilitätsstrategie und die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung von Statistik Stadt Zürich.

Inhaltlich verfolgt die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 folgende Ziele:

- Steigerung des Kundinnen- oder Kundennutzens.
- Halten oder Steigern der Wirtschaftlichkeit.
- Voraussetzungen schaffen und ausreichende Kapazitäten bereitstellen, um die zusätzliche öV-Nachfrage als Folge der Siedlungsentwicklung sowie zur Umsetzung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Stadt Zürich (Stadtverkehr 2025, 2000-Watt-Gesellschaft) bewältigen zu können.
- Entlastung der Innenstadt von weiterem Nachfragedruck durch verstärkte Einbindung der dezentralen S-Bahnhöfe ins Feinverteiler-Netz und durch Ausbau und Stärkung der innerstädtischen Tangentialverbindungen.
- Erhöhung der Umwelt- und Energieeffizienz des öV-Systems durch Erweiterungen des mit Strom betriebenen Hauptnetzes (Tram und Trolleybus).

Ausbauprojekte gemäss Netzentwicklungsstrategie 2030

Als Ergebnis der Überprüfung und Aktualisierung der bestehenden Netzentwicklungsstrategie unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen mit der dynamischen Siedlungsentwicklung, beantragen die VBZ dem Stadtrat folgende Ausbaumassnahmen für das städtische Tram- und Busnetz:

Laufende Tramprojekte

Projekt	Realisierungshorizont
Tramverbindung Hardbrücke	2017/18
Verlängerung Tram 2 nach Schlieren (Tramnetzergänzung Altstetterstrasse zusammen mit der Limmattalbahn)	2019/20

Neue Tramprojekte

Projekt	Realisierungshorizont
Affoltern–City	kurz- / mittelfristig bis 2025
Affoltern–Oerlikon–Stettbach	kurz- / mittelfristig bis 2030
Rosengartentram (Auzelg–Altstetten)	mittel- / langfristig bis 2030
Südtangente Hirzenbach–Laubegg	langfristig ab 2030
Tram 1 (Farbhof–Hauptbahnhof)	langfristig ab 2030
Verknüpfung Tram 9 – Glattalbahn ab Altried	langfristig ab 2030
Stettbach–Giessen–Dübendorf	langfristig ab 2030

Richtplaneinträge Tram zur langfristigen Trasseesicherung

Projekt	Richtplaneintrag
Klusplatz–Witikon	nein
Seebach–Glattbrugg	ja
Wollishofen–Adliswil Bahnhof	ja
Oerlikon–ETH Hönggerberg	nein
Milchbuck–ETH Hönggerberg	nein
Binzmühlestrasse	nein

Infrastrukturengpässe Tram

Die Bahnhofbrücke und die Quaibrücke müssen als zwei zentrale Engpässe im städtischen Tramnetz ausgebaut werden, um die Effizienz und die Attraktivität des Tramverkehrs auch mittel- und langfristig gewährleisten zu können. Ebenso müssen verschiedene Endschlaufen ausgebaut werden.

Neue Busprojekte

Projekt	Realisierungshorizont
Elektrifizierung Linien 69 und 80 (Trolleybusstrategie, STRB 367/2012)	kurz- / mittelfristig bis 2020
Buskonzept Oerlikon	kurz- / mittelfristig bis 2020
Buskonzept Altstetten	kurz- / mittelfristig bis 2020
Busbevorzugungsmassnahmen Hohlstrasse	kurz- / mittelfristig bis 2020
Ausbau Linie 89	kurz- / mittelfristig bis 2020
Führung Linie 33 durch Zurlindenstrasse	kurz- / mittelfristig bis 2020
Eilbuskonzept Linie 46	kurz- / mittelfristig bis 2020
Verlängerung der Linien 70, 184, 185 zum Bahnhof Wollishofen	kurz- / mittelfristig bis 2020
Neue Busachse Altstetten–Wiedikon	langfristig bis 2030

Hauptwirkungen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030

Mit der Umsetzung der in der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 vorgeschlagenen Massnahmen und Ausbauschritte kann aus heutiger Sicht die erforderliche Kapazität im öV bereitgestellt werden, um die steigende Nachfrage innerhalb der Stadt und über die Stadtgrenzen hinaus zu bewältigen, die sich aus der künftigen Siedlungsentwicklung und der angestrebten Modal-Split-Verschiebung hin zum öffentlichen Verkehr ergeben wird. Die Umsetzung der VBZ-Liniennetzentwicklungsstrategie 2030 ist eine wichtige Voraussetzung für das

Erreichen der Ziele von «Stadtverkehr 2025» und der 2000-Watt-Gesellschaft (Art. 2^{ter} und 2^{quinquies} GO, AS 101.100).

Die vorgesehenen Massnahmen entfalten die folgenden Hauptwirkungen:

- Verbesserte Verknüpfung zwischen Feinverteilnetz und S-Bahn in Oerlikon, Stettbach, am Bahnhof Hardbrücke, in Altstetten und Wollishofen; langfristig auch am Bahnhof Wiedikon mit der Tramtangente Süd.
- Entwicklung dezentraler Radialnetze und attraktiver Verbindungen dazwischen, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur mit den Zentren Oerlikon und Altstetten, Förderung der Stadtentwicklung in Zürich-Nord und Zürich-West.
- Gebremstes Wachstum in der Innenstadt; Kapazitätsengpässe im Umfeld des Hauptbahnhofs bleiben während den Hauptverkehrszeiten aber weiterhin bestehen.
- Verbesserung der Energieeffizienz und Umweltleistung dank dem Ausbau des elektrisch betriebenen Netzes (Ablösung Autobuslinien 61 / 62 durch Tram, Umstellung der Linien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb).

Verankerung bei Entscheidungsträgerinnen und -trägern

Wie bereits die Vorgängerstudie muss auch die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 in der Bevölkerung und bei den Entscheidungsträgerinnen und -trägern von Stadt und Kanton kommuniziert, breit abgestützt und akkreditiert werden, um sie erfolgreich umsetzen zu können. Entsprechende, auf die verschiedenen Zielgruppen zugeschnittene Kommunikationsmittel sind vorbereitet.

Zur Umsetzung der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 gehören verschiedene Infrastrukturvorhaben. Es darf davon ausgegangen werden, dass diese als «Investitionen für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbunds das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern» gemäss § 4 Personenverkehrsgesetz grundsätzlich aus dem kantonalen Verkehrsfonds finanziert werden, wie dies bereits bei der Glattalbahn und teilweise dem Tram Zürich-West der Fall war. Um eine rechtzeitige Reservation der Mittel im KEF sicherzustellen, ist die VBZ-Liniennetzstrategie 2030 dem Regierungsrat des Kantons Zürich offiziell zur Kenntnis zu bringen und die Aufnahme der Ausbauprojekte in der Finanzplanung zu beantragen.

Auf Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beschliesst der Stadtrat:

1. Der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 wird zugestimmt.
2. Die Verkehrsbetriebe werden beauftragt, die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und der Dienstabteilung Verkehr federführend und unter Einbezug des Amtes für Städtebau umzusetzen.
3. An den Regierungsrat des Kantons Zürich wird geschrieben:

Im Jahr 2007 hatte der Stadtrat Ihnen die Entwicklungsstudie zum Liniennetz der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) «Lebensqualität auf der ganzen Linie» mit dem Zeithorizont 2025 zur Kenntnis gebracht.

In der Zwischenzeit konnten Stadt und Kanton gemeinsam und erfolgreich die ersten Entwicklungsprojekte aus der Studie anstossen und umsetzen: Die Verlängerung der Tramlinie 5 bis Laubegg und das Tram Zürich-West sind erfolgreich in Betrieb, die Pla-

nungsarbeiten zur Tramverbindung Hardbrücke, zum Rosengartentram und zur Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren zusammen mit der Limmattalbahn sind auf gutem Weg und im Agglomerationsprogramm 2. Generation Stadt Zürich–Glattal (RRB Nr. 576/2012) mit den Prioritäten A (Tramverbindung Hardbrücke und Tramnetzergänzung Altstetterstrasse) bzw. C (Verbindung Rosengarten) verankert.

Stadt und Region entwickelten sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch; die bei der Erarbeitung der Liniennetzstudie im Jahr 2005 getroffenen Annahmen für die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wurden markant übertroffen. Die Fachstellen der Stadt Zürich prognostizieren heute ein weiteres Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze von 15 bis 20 Prozent in den kommenden 15 Jahren. Die SBB rechnen mit einer weiteren massiven Zunahme der Nachfrage sowohl im S-Bahn- als auch im Fernverkehr, die Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung der S-Bahn-Zürich werden das ihre dazu beitragen.

Angesichts der starken Veränderung des Umfelds musste die bestehende Netzentwicklungsstrategie aktualisiert und weiterentwickelt werden, um die erforderlichen Ausbauschritte zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu priorisieren. Durch ein spezialisiertes Ingenieurunternehmen haben die Verkehrsbetriebe ihre bestehende Netzentwicklungsstrategie mit einem erweiterten Zeithorizont bis 2030 aktualisieren lassen. Neben den Spezialistinnen und Spezialisten der Verkehrsbetriebe haben Fachleute des Verkehrsverbunds, der SBB, des Amtes für Verkehr und verschiedener städtischer Fachstellen die Arbeit begleitet. Ziel der Studie war aufzuzeigen, welche Ausbauschritte für das Tram- und Busnetz erforderlich sind, um die heutigen wie die künftigen Bedürfnisse für Kundinnen und Kunden optimal und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen zu befriedigen. Die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 setzt die erforderlichen Prioritäten bezüglich der kurz- und mittelfristig zu realisierenden Projekte, lässt aber auch bewusst einen Handlungsspielraum, um auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können.

Der Stadtrat beehrt sich, Ihnen die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 offiziell zur Kenntnis zu bringen, verbunden mit dem Ersuchen, die erforderlichen finanziellen Mittel in den «Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF)» einzustellen. Bei den angegebenen Kosten für die einzelnen Infrastrukturprojekte handelt es sich um grobe Schätzungen, die im Zuge der späteren Machbarkeitsprüfung und Projektierung bestätigt oder gegebenenfalls angepasst werden müssen.

Der Stadtrat ist gern bereit, Ihnen oder einer Delegation des Regierungsrats die Ergebnisse der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 im Rahmen einer Präsentation und unter Beizug der Spezialistinnen und Spezialisten vorzustellen.

Der Stadtrat bedankt sich für Ihre Unterstützung und das Interesse, das Sie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Zürich entgegenbringen.

4. Mitteilung je unter Beilage an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und durch Zuschrift unter Beilage an den Regierungsrat des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich (2).

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin