

# Stadtraum und Mobilität Netzentwicklungs- strategie 2040

Jahresbericht 2025

## Verfasser

David Gallati, Projektleiter

Zürich, Dezember 2025

**Impressum**

**Herausgeberin**

Stadt Zürich  
Verkehrsbetriebe Zürich VBZ  
Unternehmensbereich Markt  
Postfach, 8022 Zürich  
[stadt-zuerich.ch/vbz](http://stadt-zuerich.ch/vbz)

T +41 44 411 40 94

Dezember, 2025

# Inhalt

<b>1 Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>2 Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>3 Fakten und Zahlen</b>	<b>7</b>
3.1 Nachfrage und Kostendeckung	7
3.2 Netzbelastrung	8
3.3 Zuverlässigkeit	8
3.4 Nachfrage und Angebot in der Zukunft	12
<b>4 Strategische Vorhaben</b>	<b>13</b>
4.1 Tram Affoltern	13
4.2 Tramtangente Nord	14
4.3 Städtischer Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr	15
<b>5 Anstehende Angebotsanpassungen und Fahrzeugbedarf</b>	<b>17</b>
5.1 Fahrplanverfahren 2025-2026	17
5.2 Mittelfristige Angebotsplanung und Fahrzeugbedarf	18
<b>6 Stand der mittel- und längerfristigen Arbeiten zur Umsetzung der Netzentwicklungsstrategie</b>	<b>22</b>
6.1 Massnahmen Tram: Zeithorizont der Umsetzung	23
6.2 Massnahmen Tram: Umsetzung ohne neue Netzelemente	24
6.3 Massnahmen Tram: Umsetzung mit neuen Netzelementen	25
6.4 Massnahmen Bus	26
<b>7 Handlungsbedarf</b>	<b>27</b>

# **1 Vorwort**

Geschätzte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen

Die Netzentwicklungsstrategie 2040 ist ein fein abgestimmtes Werkzeug für die ständige Weiterentwicklung unseres Angebots und unserer Infrastrukturen. Mit Blick auf das fort schreitende Wachstum der Stadt schaffen wir Schritt für Schritt die nötigen Kapazitäten und neue Netzelemente für einen zukunftsgerichteten öV in der Stadt Zürich.

Im Dezember 2025 startet das neue Angebotskonzept mit optimiertem Linienregime (Tramnetz Süd): Wir erhöhen die Kapazitäten auf der Forchstrasse. Grund ist der Ausbau des Gesundheitsclusters Lengg: Immer mehr Menschen fahren von und zu den Spitäler am Balgrist. Damit verbunden ist ein Abtausch verschiedener Tramlinien im südlichen und östlichen Stadtgebiet. Hiermit vermeiden wir Engpässe, schaffen neue attraktive Direktverbindungen und verbessern die Fahrplanlagen. Die volle Wirkung entfaltet das neue Konzept jedoch erst ab Dezember 2026. Denn das kommende Jahr ist geprägt durch die Grossbaustelle am Hauptbahnhof (Bahnhofquai). Die damit verbundenen Einschränkungen sind nötig, um auch diesen Bereich zukunftstauglich zu machen. Wir erneuern die in die Jahre gekommenen Gleisanlagen und bauen die Haltestellenbereiche hindernisfrei und kundenfreundlich aus.

Im Westen nichts Neues? Doch, auch hier werden diverse Linien abgetauscht und neu verknüpft. Unter dem Titel «Neues Busnetz Zürich West» haben wir verschiedene Anliegen aus den Quartieren und umliegenden Gemeinden zu einem neuen Angebotskonzept verdichtet. Altstetten wächst dynamisch. Dies erfordert ein darauf ausgerichtetes ÖV-Angebot, das auch den umliegenden funktionalen Raum miteinbezieht: Von Altstetten, Grünau und Höngg über die Stadtgrenze hinaus bis Unter- und Oberengstringen. Denn wenn die Stadt an diesen Orten wächst, kommt der nachhaltigen und effizienten Mobilität mit einem attraktiven öV eine noch zentralere Bedeutung zu.

Bei den Grossprojekten ist die Planung zum Tram Affoltern am weitesten fortgeschritten. Die Pläne zum rund 4 Kilometer langen neuen Tramabschnitt sind beim Bund zur Genehmigung. Im September 2025 hat der Stadtrat dem Gemeinderat einen Baukredit von rund 160 Millionen Franken beantragt. Das Gesamtprojekt kostet rund 562 Millionen Franken und wird gemeinsam von Stadt, Kanton und Bund getragen. Noch muss die Bevölkerung über den Kredit befinden. Wenn alles gut läuft, ist 2028 Baustart.

Mit dem Jahresbericht zur Netzentwicklungsstrategie halten wir Sie über die aktuellen und künftigen Entwicklungen sowie die bestehenden Herausforderungen auf dem Laufenden. Erleben Sie mit uns, wie Visionen mehr und mehr zur Realität werden und wir die Entwicklung der Stadt begleiten.

Martin Sturzenegger, Direktor VBZ

## 2 Einleitung

Ende 2024 waren fast 450'000 Personen in der Stadt Zürich wohnhaft – knapp 1'600 Personen mehr als ein Jahr zuvor. Damit setzt sich das seit Jahren anhaltende Wachstum fort. Und die aktuelle Bevölkerungsprognose zeigt: Bis ins Jahr 2050 nimmt die Bevölkerungszahl voraussichtlich erneut um gut 80'000 Personen zu. Dieses Szenario bestätigt die der Netzentwicklungsstrategie 2040 zu Grunde gelegten Annahmen. Die Herausforderungen bleiben unverändert. Die VBZ müssen ihre Beförderungskapazitäten in den kommenden Jahren deutlich steigern. Nur dadurch können die Attraktivität des städtischen öV erhöht und die Nachhaltigkeitsziele der Stadt erreicht werden. Gleichzeitig gilt es stets, sich abzeichnende Trends und neue Bedürfnisse frühzeitig zu erkennen und wenn nötig mit entsprechenden Massnahmen darauf zu reagieren.

Das zukünftige Gesamtbild sieht ein modulares Ringsystem (innerer und äusserer Ring) vor (Abb. 1). Damit werden die Innenstadt entlastet und die polyzentrische Entwicklung mit Altstetten und Oerlikon als wachsende Verkehrsdrehscheiben gestärkt.

Die Umsetzung der Netzentwicklungsstrategie 2040 (NES 2040) erfolgt in Etappen – ursprünglich abgestimmt auf die kantonalen Finanzierungsmöglichkeiten. Unterdessen hat sich die kantonale Finanzlage derart verändert, dass der Modus künftiger Projektfinanzierungen aus dem Infrastrukturfonds und die Auswirkungen auf das Netzentwicklungsprogramm der VBZ geklärt werden muss.

Bei der ersten Etappe liegt der Fokus auf dem Tram Affoltern, das bereits Bestandteil der NES 2030 war. Hinzu kommen die Tramtangente Nord und die Tramverlängerung von Altried nach Wallisellen oder Dübendorf. In Zürich West ist eine stärkere Einbindung des Bahnhofs Altstetten in das Tramnetz mit einer gleisquerenden Tramverbindung angedacht. Dieses Kernelement des äusseren Rings stärkt die städtische Vernetzung über das Gleisfeld und verbindet die Stadtbezirke 5 und 9. Die Entlastung des Stadtzentrums wird mit den Ergänzungen auf dem inneren Ring einsetzen. Aufgrund der Dringlichkeit sieht die Stadt zusätzlichen Handlungsbedarf. Der Stadtrat beantragte daher dem Gemeinderat, zuhanden der Stimmberechtigten einen Rahmenkredit von 450 Millionen Franken für den Ausbau der ÖV-Infrastruktur. Dies reduziert die Abhängigkeit von der kantonalen Finanzplanung und gibt der Stadt mehr Handlungsspielraum. Insbesondere können einzelne Ausbauten der Netzentwicklungsstrategie früher als geplant umgesetzt und die Stadtentwicklung und der Verkehr zweckmäßig aufeinander abgestimmt werden. Namentlich geht es um Netzelemente wie beispielsweise das Tram Flur-/Gutstrasse (Teil des äusseren Rings), die Tramverbindung Hardplatz–Albisriederplatz oder auch betriebliche Infrastrukturen wie Abstell- und Unterhaltsanlagen sowie Dienstgleisverbindungen zur Erhöhung der Netzredundanz.

Neue Netzinfrastrukturen und Angebotsausbauten sind nur möglich, wenn die hierzu nötigen Fahrzeuge, Abstell- und Unterhaltsanlagen und die Ladeinfrastruktur für Elektrobusse zur Verfügung stehen. Die erste Ausbauetappe kann voraussichtlich mit den derzeit vorhandenen oder im Bau befindlichen Anlagen bewältigt werden. Ab 2035 können weitere Netzausbauten nur noch realisiert und betrieben werden, wenn die dafür nötigen,

zusätzlichen Abstell- und Unterhaltsanlagen effektiv zur Verfügung stehen. Diese Thematik geniesst eine hohe Dringlichkeit. Derzeit werden verschiedene Standorte evaluiert.

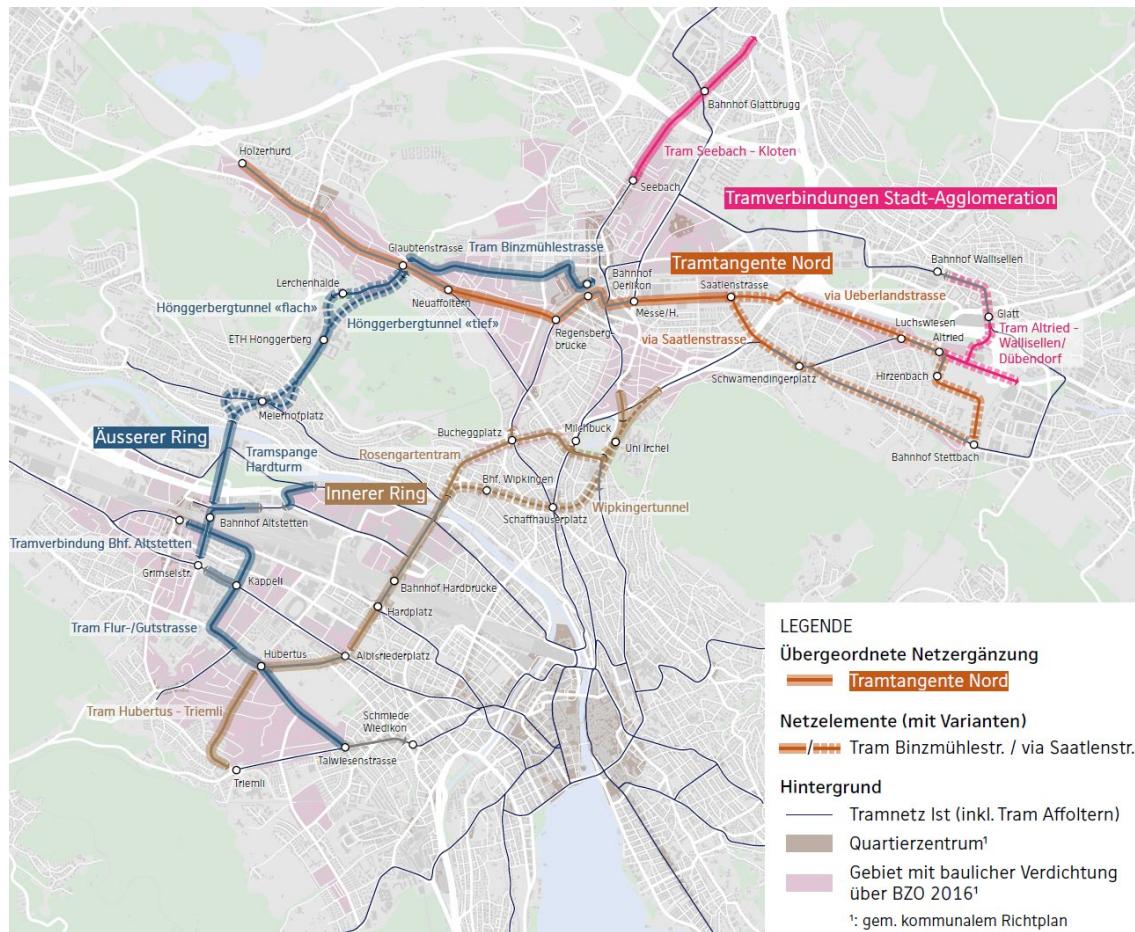


Abbildung 1: Übersicht über die Infrastrukturelemente in der Netzentwicklungsstrategie 2040  
Quelle: VBZ, Rapp, Metron, 2023

## 3 Fakten und Zahlen

### 3.1 Nachfrage und Kostendeckung

Die VBZ verzeichneten 2024 gut 300 Millionen Fahrgäste (Einstiegende). Das sind rund 2 Prozent mehr als im Vorjahr – aber immer noch 7 Prozent weniger als 2019, vor der Corona-Pandemie. Mit dieser eher verhaltenen Entwicklung sehen sich auch andere städtische Verkehrsbetriebe konfrontiert, nicht jedoch die SBB oder PostAuto. Bei diesen landesweit operierenden Anbietern hat die Anzahl Fahrgäste in den Jahren nach Corona deutlich dynamischer zugenommen als im städtischen öffentlichen Nahverkehr und das Vor-Corona-Niveau bereits übertroffen. Dieses Auseinanderdriften der Nachfrageentwicklung von der Entwicklung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl im öffentlichen Nahverkehr deutet auf strukturelle Veränderungen in den Städten hin. Mögliche Erklärungsansätze sind die sich seit Corona veränderte Arbeitswelt (Homeoffice), der Umstieg aufs Velo oder Sharing-Angebote (Mikromobilität) in urbanen Gebieten, verändertes Freizeitverhalten und eine bereits hohe ÖV-Durchdringung im innerstädtischen Verkehr. An den künftigen Herausforderungen ändert sich dadurch indes im Grundsatz nichts. Der öV deckt nach wie vor die Hauptlast der innerstädtischen Verkehrsnachfrage ab. Dies bleibt gemäss den städtischen Zielen auch künftig so. Trotz verlangsamter Entwicklung ist nach wie vor von einer steigenden Nachfrage im urbanen Raum auszugehen. Um einen attraktiven öV bereitstellen und einen weiteren Modal Shift auf den öV erzielen zu können, sind die nötigen Kapazitäten und zweckmässige Direktverbindungen zu schaffen.

Der Kostendeckungsgrad auf dem VBZ-Netz lag im Jahr 2024 bei 68 Prozent (Abb. 2). Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Wirtschaftlichkeit damit etwas verschlechtert. Unter anderem dürfte dies darauf zurückzuführen sein, dass einzelne Kurse aufgrund des Mangels an Fahrpersonal nicht gefahren werden konnten. In der Folge wurden finanzielle Betriebsabgeltungen reduziert, die Fixkosten blieben derweil relativ konstant.

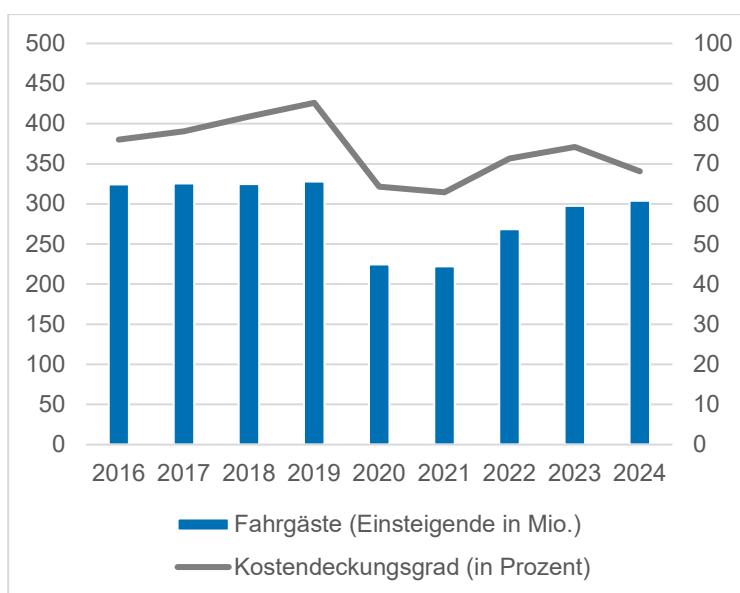


Abbildung 2: Fahrgäste-  
zahlen und Kostende-  
ckungsgrad 2016-2024  
Quelle: VBZ, 2025

## 3.2 Netzbelastung

Wie verteilt sich die Nachfrage auf das Netz der VBZ? Der Belastungsplot 2024 zeigt eine starke Beanspruchung der Hauptlinien im Innenstadtbereich – insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) (Abb. 3). Durchschnittlich über 70'000 Fahrgäste befördern die VBZ werktags im Bereich Bahnhofplatz/Bahnhofbrücke. Knapp 60'000 Fahrgäste queren täglich die Quaibrücke zwischen Bürkliplatz und Bellevue. Vergleichbare durchschnittliche Fahrgastzahlen weisen der Knoten Stauffacher sowie Abschnitte in der Bahnhofstrasse auf. Ebenfalls stark frequentiert (>40'000 Fahrgäste pro Werktag) sind die Streckenabschnitte Bellevue–Stadelhofen–Hegibachplatz, Paradeplatz–Enge, der Knoten Milchbuck, Abschnitte auf der Limmat-, Badener- und Kasernenstrasse sowie der Abschnitt Central–Hochschulen.

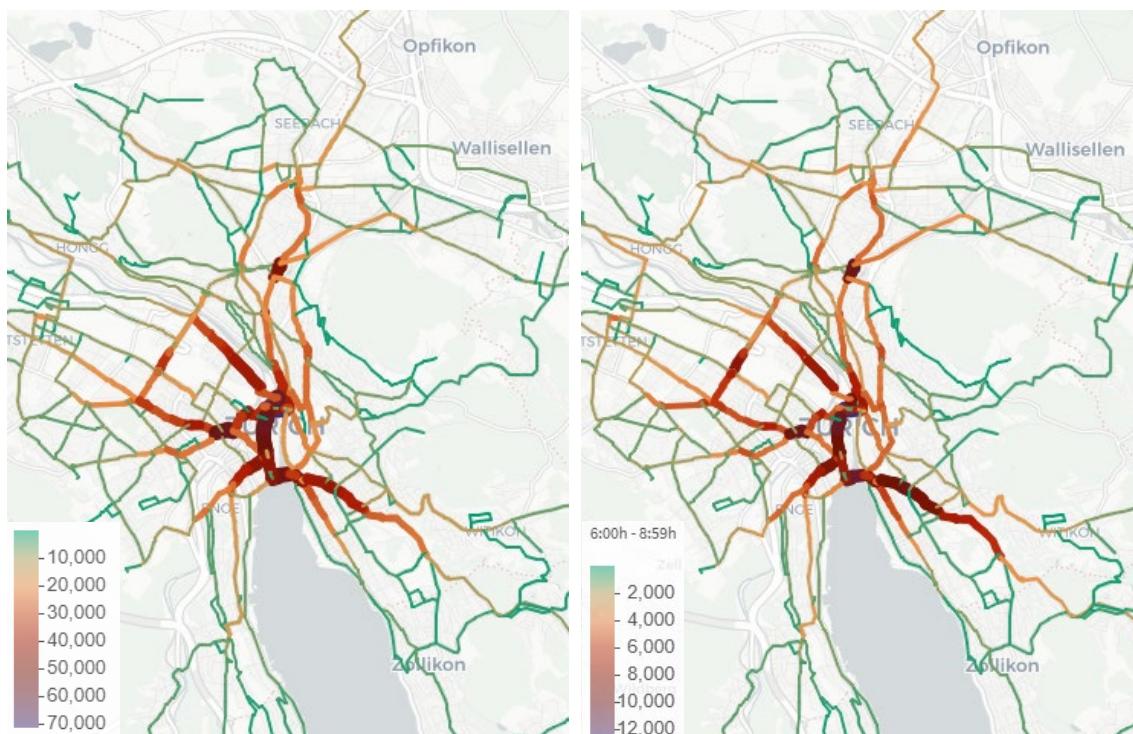


Abbildung 3: Belastung des ÖV-Netzes werktags über die ganze Betriebszeit (links) und während der Hauptverkehrszeit am Morgen von 6 bis 9 Uhr (rechts), Anzahl Fahrgäste je Zeitraum, 2024  
Quelle: VBZ, 2025

## 3.3 Zuverlässigkeit

Die Trams haben einen hohen Anteil an Strecken mit eigener, separater Trassierung. Das macht sie im Grundsatz pünktlich und zuverlässig. Dennoch gibt es Abschnitte, bei denen verschiedene Einflüsse zu Verlangsamungen und einer verhältnismässig breiten Streuung der Fahrzeiten führen.

Am unzuverlässigsten (Streuung der Fahrzeiten, Verlangsamung) sind beim Tram die Abschnitte um den Hauptbahnhof, beim Meierhofplatz und beim Bellevue (vgl. Tab. 1). Ursachen sind Beeinträchtigung durch den Strassenverkehr, hohes Passagieraufkommen oder Eigenbehinderung an diesen Verkehrsknoten.

Tabelle 1: Teilstrecken im Tramnetz mit grossen Fahrzeitverlusten, April–Mai 2025

Quelle: VBZ, 2025

Streckenabschnitt	Streuung der Fahrzeit [s] <sup>1</sup>	Verlangsamung gegenüber Idealzustand [s] <sup>2</sup>	Tendenz zu Vorjahr [+] besser [-] schlechter
Central–Bahnhofplatz/HB	86	44	-/-
Zwielplatz–Meierhofplatz	84	49	+/+
Opernhaus–Bellevue	83	40	-/-
Bahnhofstrasse/HB–Bahnhofquai/HB	76	32	+/-
Bahnhofplatz/HB–Central	72	27	-/-
Bahnhofquai/HB–Bahnhofplatz/HB	69	24	-/=
Bellevue–Bürkliplatz	66	33	-/+
Bahnhofplatz/HB–Bahnhofquai/HB	65	37	+/+
Bürkliplatz–Rentenanstalt	64	53	-/+
Bahnhofquai/HB–Bahnhofstrasse/HB	57	24	+/-

Im Vergleich zum Tram ist die Streuung bei den Trolleybuslinien deutlich ausgeprägter. Die kritischen Stellen befinden sich beispielsweise rund um den Bucheggplatz, entlang der Langstrasse, beim Hegibachplatz und am Meierhofplatz. Die neuralgischen Stellen sind bei den Trolleybussen insgesamt disperser über die Stadt verteilt, als dies bei den Tramstrecken der Fall ist (vgl. Tab. 2).

Am stärksten ist die Streuung und Verlangsamung indes auf verschiedenen Busstrecken (ohne Trolley) in der umliegenden Agglomeration (regionale Buslinien), aber auch auf einzelnen Abschnitten innerhalb der Stadt (vgl. Tab. 3). Wiederum negativ sticht der Knoten Bucheggplatz hervor. Weitere Hotspots befinden sich rund um die Bahnhöfe Schlieren und Dietikon.

<sup>1</sup> Differenz zwischen 16 %-Perzentil und 84 %-Perzentil des Messwerts (Mass für die Konstanz der Fahrzeit)

<sup>2</sup> Differenz zwischen 16 %-Perzentil und Median der Fahrzeit zur Morgen- oder Abendspitze (Mass für die Verlangsamung gegenüber einer theoretischen idealen Fahrzeit)

Tabelle 2: Trolleybusstrecken mit grossen Fahrzeitverlusten, April–Mai 2025

Quelle: VBZ, 2025

Streckenabschnitt (Buslinie)	Streuung der Fahrzeit [s]	Verlangsamung gegenüber Idealzustand [s]	Tendenz zu Vorjahr [+/- besser / -/- schlechter]
Rosengartenstrasse–Bucheggplatz	153	58	+/-
Röntgenstrasse–Limmatplatz	145	72	-/-
Wieslergasse–Meierhofplatz	137	36	-/-
Militär-/Langstrasse–Röntgenstrasse	115	42	-/-
Bucheggplatz–Milchbuck	114	97	-/-
Freiestrasse–Klusplatz	110	25	-/-
Berghaldenstrasse–Loorenstrasse	105	40	-/-
Manesseplatz–Sihlcity Nord	99	36	-/-
Albisriederplatz–Hardplatz	93	52	-/-
Bucheggplatz–Lägernstrasse	84	46	-/-

Tabelle 3: Busstrecken mit grossen Fahrzeitverlusten, April–Mai 2025

Quelle: VBZ, 2025

Streckenabschnitt (Buslinie)	Streuung der Fahrzeit [s]	Verlangsamung gegenüber Idealzustand [s]	Tendenz zu Vorjahr [+/- besser / -/- schlechter]
Weihersteig–Bucheggplatz	497	265	-/-
Schlieren Bahnhof–Zentrum/Bahnhof	256	125	-/-
Botanischer Garten–Hegibachplatz	247	42 (	-/-
Dietikon Bahnhof–Heimstrasse	236	76	+/-
Am Rietpark–Schlieren Bahnhof	228	30	+/-
Kilchberg, Paradiesstrasse–Zürich Stadtgrenze	204	26	-/-
Saalsporthalle–Sihlcity	157	52	-/-
Zentrum Witikon–Loorenstrasse	146	62	-/-
Hönggerberg–Meierhofplatz	145	10	-/-
Dübendorf Wasserfuren–Breitibach	145	15	-/-

Insgesamt fährt das Tram am zuverlässigsten. Rund 90 Prozent aller Tramfahrten waren im Jahr 2024 pünktlich (nicht mehr als zwei Minuten zu spät und 30 Sekunden zu früh). Der Bus war auf Stadtgebiet zu 84 Prozent pünktlich, der Trolleybus zu 82 Prozent. Im Vorjahresvergleich ist die Pünktlichkeit über die ganze VBZ in etwa konstant geblieben. Erfreulich entwickelt hat sich mit 5 Prozentpunkten die Pünktlichkeit beim Trolleybus zur Hauptverkehrszeit (HVZ). Hingegen hält der Abwärtstrend beim Tram sowohl in der Haupt- wie auch Nebenverkehrszeit an (vgl. Abb. 4 und 5)

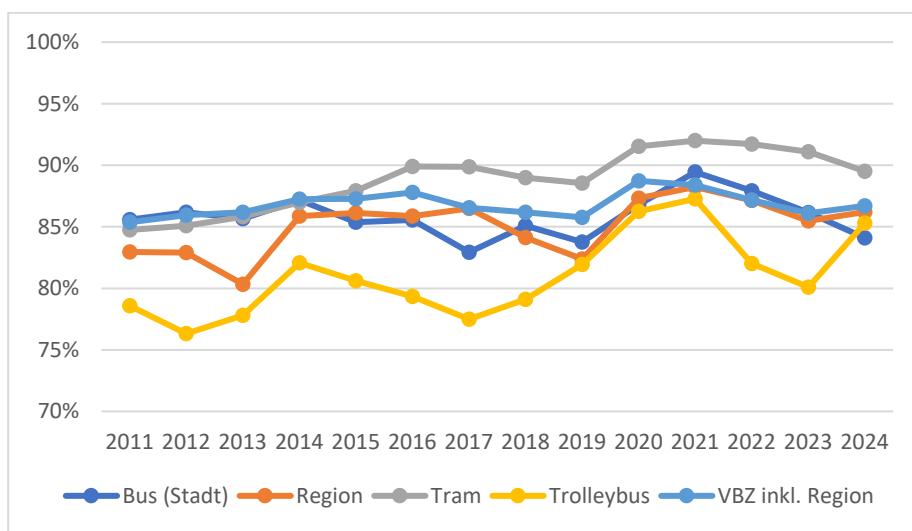


Abbildung 4:  
Pünktlichkeit in  
Prozent der Fahr-  
ten zur HVZ am  
Morgen nach Be-  
reich, 2011–2024  
Quelle: VBZ,  
2025

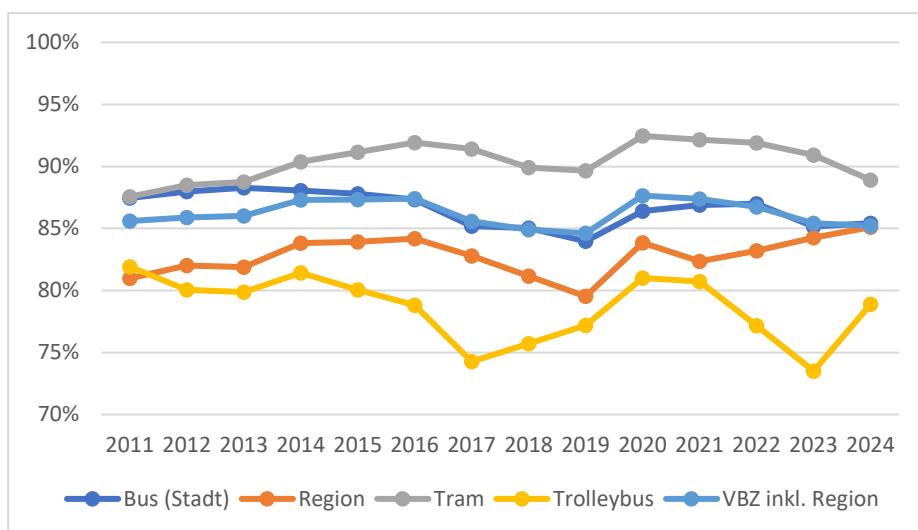


Abbildung 5:  
Pünktlichkeit in  
Prozent der Fahr-  
ten zur NVZ nach  
Bereich, 2011–  
2024  
Quelle: VBZ,  
2025

Trolleybuslinien haben oftmals eine mit Tramlinien vergleichbare Nachfrage, jedoch in der Regel kein Eigentrassee. Sie bilden die «Hauptbuslinien» und verlaufen zumeist auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt. Die übrigen Buslinien schneiden in der Regel besser ab, weil sie auch peripherere und weniger verkehrsbelastete Gebiete befahren.

Beeinflusst wird die Pünktlichkeit aber nicht nur durch den Gesamtverkehr, sondern im Einzelfall auch durch Baustellen, Fahrplanstabilisierungsmassnahmen (Verstärkerkurse zur HVZ), betriebliche Massnahmen wie Durchbindung oder Umleitungen. Es ist daher grundsätzlich schwierig, in vorliegend aggregierter Form konkrete Ursachen für die Veränderungen benennen zu können.

### 3.4 Nachfrage und Angebot in der Zukunft

Einen Blick in die Zukunft ermöglicht das vom Kanton Zürich erstellte Verkehrsmodell. Abbildung 6 zeigt, wo das absehbare Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum zu Kapazitätsengpässen führt, wenn bis 2040 keine zusätzlichen ÖV-Angebotsmassnahmen ergriffen werden. Eine verhältnismässig hohe Anzahl an überlasteten Fahrten würde sich vor allem auf den Buslinien 61 und 62 (zwischen Neuaffoltern und Saatlenstrasse), auf der Verbindung über die Hardbrücke, auf der Verbindung Altstetten-Oerlikon über den Hönggerberg, im Bereich zwischen Altstetten und der Innenstadt sowie im Zulauf auf den Hauptbahnhof ergeben. Zudem wäre in der Innenstadt an verschiedenen Orten davon auszugehen, dass es zu zahlreichen überlasteten Fahrten kommen würde.

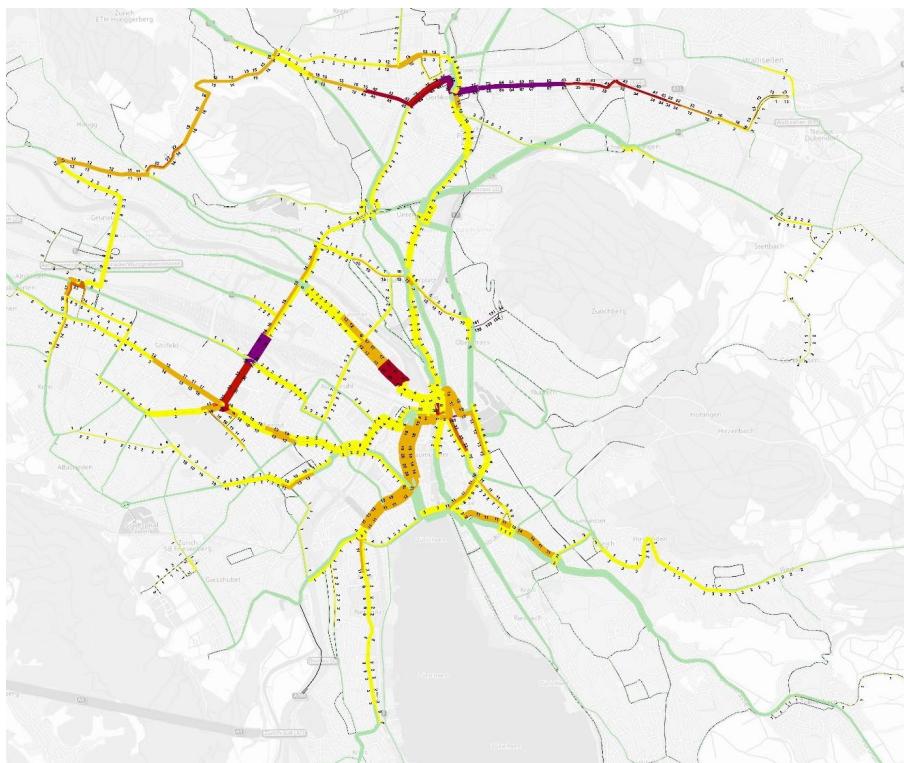


Abbildung 6: Überlastete Fahrten im städtischen ÖV-Netz gemäss Gesamtverkehrsmodell, Zustand 2040, ohne zusätzliche Massnahmen im Netz (jedoch mit Tram Affoltern)  
Quelle: VBZ, Rapp, Metron, 2023

## 4 Strategische Vorhaben

Verschiedene wichtige Vorhaben sind aktuell und in naher Zukunft für die VBZ von Bedeutung. Mit dem Tram Affoltern steht ein neues Netzelement kurz vor der Realisierung. Bei der Fortsetzung Richtung Osten, der «Tramtangente Nord» konnte dieses Jahr mit dem Variantenentscheid zur Streckenführung ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Und schliesslich möchte der Stadtrat mit dem städtischen Rahmenkredit bei künftigen Projekten mehr Flexibilität und Planungssicherheit erreichen und den Ausbau des städtischen öV gezielt voranbringen.

### 4.1 Tram Affoltern

Das Tram Affoltern erschliesst das stark gewachsene und auch in Zukunft wachsende Stadtquartier im Nordwesten Zürichs und bindet es direkt an die Innenstadt an.

Die neue, rund vier Kilometer lange Tramlinie ist ein Schlüsselprojekt für eine nachhaltige Mobilität und unterstützt das städtische Netto-Null-Ziel 2040. Die Kapazität wird erhöht, und mit einem nahezu durchgängigen Eigentrassee ein stabiles Angebot geschaffen. Auf der Wehntalerstrasse bleibt die heutige Kapazität für Autos erhalten, im Abschnitt Neuaffoltern–Glaubtenstrasse wird eine Spur zugunsten von Tram, Fuss- und Veloverkehr zurückgebaut. Mit dem Bau des Trams werden auch Werkleitungen ersetzt und der Strassenraum aufgewertet (Abb. 7).



Abbildung 7: Visualisierung Tram Affoltern beim Knoten Glaubten-/Wehntalerstrasse

Quelle: VBZ

Das Projekt Tram Affoltern war bereits Bestandteil der Netzentwicklungsstrategie 2030. Es ist entsprechend planerisch am weitesten fortgeschritten. Ende 2023 wurde das Bau- und Auflageprojekt abgeschlossen und das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Die öffentliche Auflage erfolgte im April 2024. Dabei sind verschiedene Einsprachen eingegangen. Sie umfassen im Wesentlichen die Themen Landerwerb und Parkplatzsituation. Die VBZ prüfen nun die eingebrachten Anliegen und führen Einspracheverhandlungen durch.

Im Jahr 2024 gab der Kanton bekannt, dass er das von der Stadt, dem Kanton und dem Bund gemeinsam finanzierte Projekt Tram Affoltern in der aktuellen Budget- und Finanzplanung aus Spargründen sistiert. Die kantonale Investitionspriorisierung hätte die Realisierung des Projekts massgeblich verzögert und das Risiko eines Projektabbruchs erhöht. Um das ÖV-Schlüsselprojekt zu ermöglichen, einigten sich der Regierungsrat und der Stadtrat auf eine zusätzliche Mitfinanzierung durch die Stadt im Umfang von 60 Mio. Franken. Im Gegenzug hat der Regierungsrat die nötigen Mittel gesprochen, um das Tramprojekt bis zur Baureife zu bringen. Im Oktober 2025 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat zuhanden der Stimmbevölkerung einen Baukredit von insgesamt 160 Millionen Franken.

Als Nächstes steht der Baubeschluss durch den Gemeinderat an. Im Anschluss wird die Zürcher Stimmbevölkerung über den Baukredit entscheiden. Im Kanton wird die Baukreditvorlage voraussichtlich im Sommer 2026 zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Baubeginn ist für 2028 vorgesehen. Im Jahr 2031 soll die Strecke eröffnet werden.

## **4.2 Tramtangente Nord**

Zusammen mit dem Tram Affoltern bildet die Tramtangente Nord eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung von Affoltern via Oerlikon zum Bahnhof Stettbach und optional über die Stadtgrenze hinaus nach Dübendorf. Sie ermöglicht nebst der lokalen Erschließung auch den Anschluss an den Fernverkehr, die S-Bahn und die Glattalbahn an den Mobilitätsdrehscheiben Oerlikon und Stettbach. Sie ist abgestimmt auf die Richtpläne und unterstützt die angestrebte Polyzentrik. Die Gebiete in Affoltern, Oerlikon und Schwamendingen werden in den kommenden Jahren einen Grossteil des gesamtstädtischen Wachstums (Bevölkerung, Arbeitsplätze) aufnehmen. Die Tramtangente Nord ist ein wichtiges Element, um in den nördlichen Stadtteilen und der angrenzenden Agglomeration durch ein verbessertes und zuverlässiges Angebot den Modalsplit-Anteil des öV massgeblich erhöhen zu können.

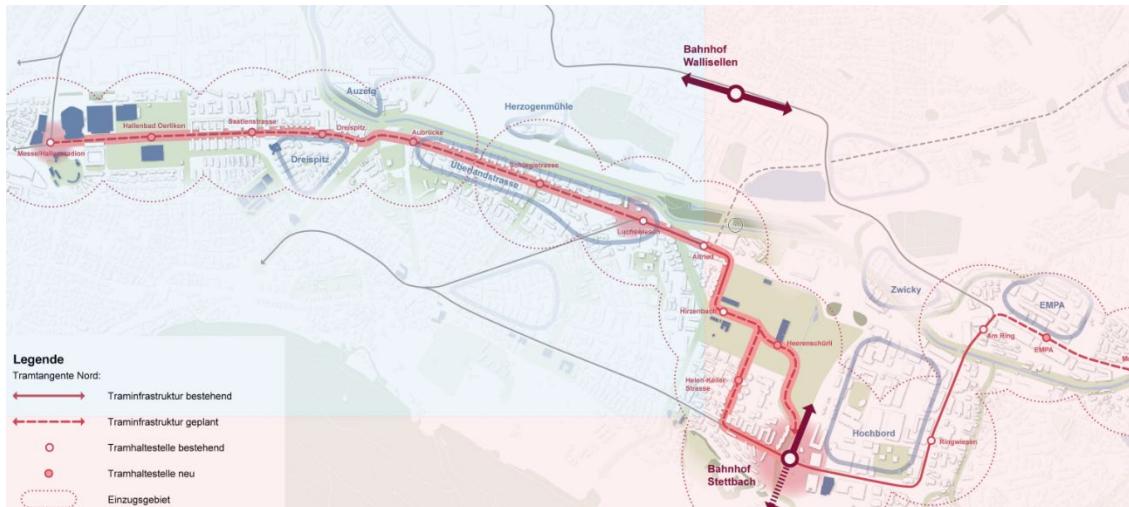


Abbildung 8: Variantenentscheid im östlichen Abschnitt der Tramtangente Nord via Ueberlandstrasse

Quelle: VBZ, Metron, 2025

Die Tramtangente Nord ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation (Massnahme ÖV11, Priorität B). Mitte 2025 fiel der Variantenentscheid in der Potential- und Machbarkeitsstudie mit der Liniенführung im östlichen Teil via Ueberlandstrasse weiter durch das Gebiet Heerenschürli bis zum Bahnhof Stettbach (Abb. 8). Bis 2027 werden mit zwei Vertiefungsstudien in den Teilabschnitten «Ueberlandstrasse» und «Heerenschürli» weitere Details bezüglich Straßenraumgestaltung und städtebaulicher Integration einer neuen Traminfrastruktur geklärt. Das Vorprojekt muss aufgrund der Terminverbindlichkeit im Agglomerationsprogramm bis Ende 2029 vorliegen. Das Auflageprojekt ist für das Jahr 2033 und die Plangenehmigung für das Jahr 2035 vorgesehen.

### 4.3 Städtischer Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr

Die Netzentwicklungsstrategie 2040 gibt die Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusliniennetzes im Grundsatz vor. Die Priorisierung und Etappierung der Massnahmen sind abgestimmt auf die städtischen und kantonalen Zielsetzungen und Rahmenbedingungen. Mit einem städtischen Rahmenkredit im Umfang von 450 Millionen Franken möchte der Stadtrat die Flexibilität hinsichtlich Realisierungszeitraum und die Unabhängigkeit vom kantonalen Finanzierungsmechanismus erhöhen. Der Stadtrat bekennt sich damit zum raschen und gezielten Ausbau eines leistungsfähigen und effizienten ÖV.

Für eine wesentliche Entlastung der Innenstadt reichen die in der ersten Etappe der Netzentwicklungsstrategie vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen allein noch nicht aus. Diese wird sich erst mit der Realisierung der Etappen 2 (Innerer Ring) und 3 (Äusserer Ring) einstellen. Mit einem Ringsystem wird das heute vorwiegend radial

angeordnete Tramnetz umgebaut: Neue direkte Beziehungen zwischen den Quartieren entlasten das Stadtzentrum.

Die Netzelemente der NES 2040 weisen unterschiedliche Abhängigkeiten und Komplexitäten auf. Folgende Elemente stiften bereits als Teilstücke des Gesamtzielbildes einen Nutzen, sind aufwärtskompatibel mit späteren Etappen und weisen nur bedingte Abhängigkeiten auf. Sie stehen daher im Fokus des Rahmenkredits (Abb. 9):

- Tramverbindung Hardplatz–Albisriederplatz (Teil des inneren Rings)
- Tram Flur-/Gutstrasse (Teil des äusseren Rings)
- Entweder zweite Phase Tram Flur-/Gutstrasse oder Tram Hubertus–Triemli
- Leistungsfähige Busverbindung über Gleisanlage beim Bahnhof Altstetten als Vorinvestition für den äusseren Ring

Auch mit der Modularisierung und schrittweisen Umsetzung dieser Netzelemente lassen sich sinnvolle Umsetzungsetappen im Liniennetz ableiten. Sie zeigen insbesondere Wirkung in den grossen Verdichtungsgebieten im Westen der Stadt. In gegenseitiger Wechselwirkung erzeugen sie Impulse und Akzente für die Stadtentwicklung.

In einem nächsten Schritt wird der Antrag des Stadtrats zum Rahmenkredit im Gemeinderat behandelt, bevor er voraussichtlich 2027 vor die Stimmbevölkerung kommt.

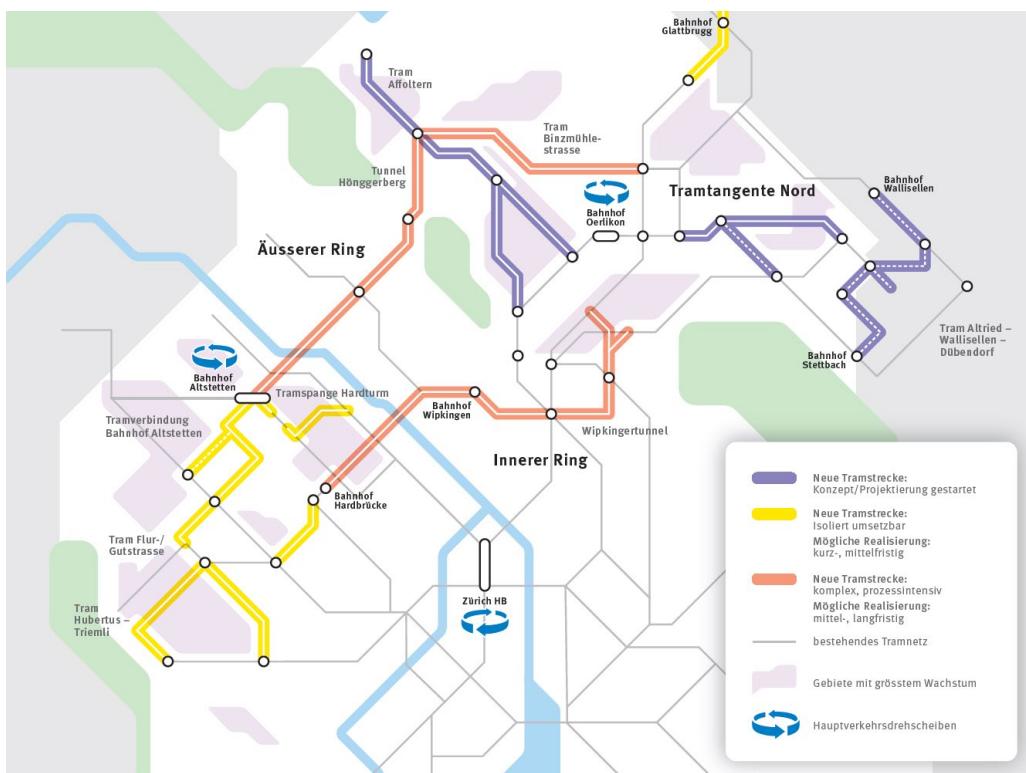


Abbildung 9: Im Fokus des Rahmenkredits stehen die Netzelemente im Westen der Stadt

Quelle: VBZ, 2025

## 5 Anstehende Angebotsanpassungen und Fahrzeugbedarf

Das bestehende Stadtnetz stellt mit den zahlreichen Tram- und Buslinien attraktive Verbindungen innerhalb der Stadt Zürich sicher. Mit gezielten Anpassungen werden laufend die Effizienz, die Leistungsfähigkeit, die Zuverlässigkeit und die nachgefragten Verbindungen optimiert. Betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen werden unmittelbar (Fahrplanverfahren) oder mittelfristig (Mittelfristige Angebotsplanung) umgesetzt.

### 5.1 Fahrplanverfahren 2025-2026

Alle zwei Jahre reichen die marktverantwortlichen Unternehmen die gewünschten Angebotsanpassungen beim ZVV ein. Sie werden in den beiden darauffolgenden Fahrplanjahren umgesetzt. Im jeweiligen Fahrplanverfahren beschliesst der Kantonsrat den hierfür nötigen Rahmenkredit gestützt auf die Finanzplanung (2024-2029).

Der Fahrplan 2026 tritt am 14. Dezember 2025 in Kraft. Er umfasst nebst Angebotsausbauten auch Massnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Elektrifizierung der Busflotte.

Das Fahrplanjahr 2026 ist geprägt durch die Grossbaustelle am Hauptbahnhof Zürich. Der Bereich um die Haltestelle Bahnhofquai/HB wird für ein Jahr bis Dezember 2026 vollständig gesperrt.

Angebotsausbau Tram	
Linien 2, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 14, 15, 17 (temporär Linien 50 und 51)	Umsetzung neues Liniennetz «Tramnetz Süd» und damit verbundene Anpassung der Fahrplanlage der S18; im Jahr 2026 jedoch mit neu verknüpften Linienästen aufgrund der Baustelle am HB
Angebotsausbau Bus	
Linien 35 (neu 45), 78, 80, 83, 89, 304	Umsetzung Buskonzept Zürich West mit angepasster Linienführung
	Ausbau Nachtnetz
Kapazitätsengpässe Bus	
Linie 44	Neue Linie ETH Hönggerberg–Bhf. Affoltern–Reckenholz

Elektrifizierung Bus	
Linie 69	Umstellung auf Trolleybus im Laufe des Jahres 2026

Für die Umsetzung des Tramnetzes Süd bzw. des Baustellenfahrplans Bahnhofquai entsteht beim Tram ein Mehrbedarf von drei Fahrzeugen per Fahrplanjahr 2026 (Abb. 10). Bei den Bussen zeigt sich die zunehmende Elektrifizierung (Trolleybusse).

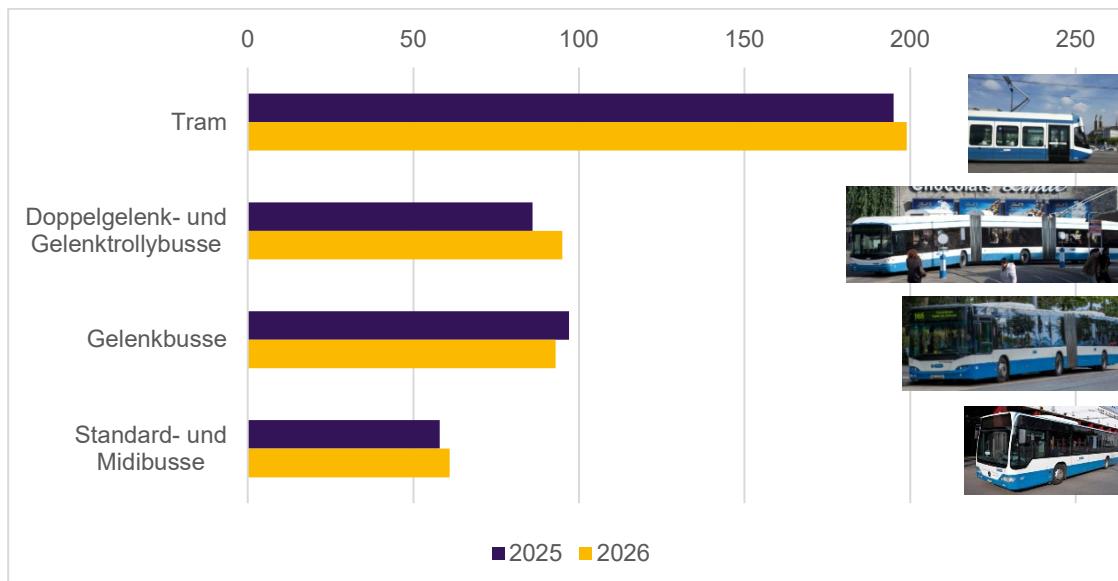


Abbildung 10: Bestand Tram- und Busflotte VBZ, Bedarfsermittlung 2025 und 2026 (Kursbedarf+Reserve, Stand: 12.2025)

Quelle: VBZ, 2025

## 5.2 Mittelfristige Angebotsplanung und Fahrzeugbedarf

Die mittelfristige Angebotsplanung umfasst die nächsten rund sechs Jahre. Sie entspricht dem gewünschten Ausbau und der Optimierung aus Sicht Angebot und ist abgestimmt auf die Netzentwicklungsstrategie. Sie ist damit wichtige Grundlage für die mittelfristige interne Abstimmung. Aufgrund beschränkter finanzieller Mittel kann in der Regel nur ein Teil der angedachten Massnahmen im vorgesehenen Umfang umgesetzt werden. Die nachfolgende Zusammenstellung hat daher provisorischen Charakter und ist unverbindlich.

Fahrplanverfahren 2027/28 (ab Dezember 2026)	
Angebotsausbau Tram - Verlängerung Linien 6 nach Letzigrund und 10 nach Enge - Neue Linie 16 zur Hauptverkehrszeit zwischen HB, Hochschulgebiet, Bellevue und Bahnhof Enge	Fahrzeugmehrbedarf + 3 + 7
Fahrplanstabilität Tram - Erhöhung Wendezzeiten auf Linien 11 und 15	+ 2
Angebotsausbau Bus - Optimierung Linienführung und Taktverdichtung - Teilstrategie Ost (Ausbau und Optimierung Angebot) - Teilstrategie Nord (Ausbau und Optimierung Angebot)	+ 2 ca. + 5 ca. + 8
Fahrplanstabilität Bus - Massnahmen zur Kompensation von Tempo 30 auf diversen Strecken und Einhaltung minimale Wendezzeiten	+ 5
Fahrplanverfahren 2029/30 (ab Dezember 2028)	
Angebotsausbau Tram - Verlängerung Linie 8 am Samstag zum Zoo	Fahrzeugmehrbedarf 0
Takt harmonisierung Tram - Taktverdichtung Linie 10 in Nebenverkehrszeit	0
Fahrplanstabilität Tram - Erhöhung Wendezzeiten Linie 5 und 13 am Morgen - Zusätzliche Kurse aufgrund Tempo 30	0 + 3
Angebotsausbau Bus - Verlängerung Linien 69 und 72 - Taktverdichtung - Teilstrategie Süd (Ausbau und Optimierung Angebot) - Teilstrategie Ost 2. Teil - Teilstrategie West (Ausbau und Optimierung Angebot)	+ 4 + 4 ca. + 10 ca. + 12 ca. + 11
Fahrplanstabilität Bus - Massnahmen zur Kompensation von Tempo 30 und Anpassung Wendezzeiten	+ 2
Fahrplanverfahren 2031/32 (ab Dezember 30)	
Angebotsausbau Tram - Linie 11 nach Holzerhurd und Linie 15 bis Auzelg (Tram Affoltern) - Verlängerung Linie 12 nach Kloten	Fahrzeugmehrbedarf + 3 0
Angebotsausbau Bus - Verlängerung Linien 70 und 76 - Taktverdichtung	+ 5 + 1

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen den Fahrzeugbedarf Tram (Abb.11) und Bus (Abb. 12) für die Angebotskonzept bis 2050. Die aufgeführten Zahlen geben den momentanen Kenntnisstand wieder, der als Größenordnung zu verstehen ist. Die Abschätzung basiert auf der angenommenen Umsetzung der in der Netzentwicklungsstrategie 2040 aufgeführten Netz- und Angebotselemente. Je weiter die Projekte gedeihen, desto genauer lässt sich der tatsächliche Fahrzeugbedarf abschätzen. Sollte ein Tramprojekt dereinst nicht wie vorgesehen realisiert werden können, so hat dies Auswirkungen sowohl auf den Fahrzeugbedarf Tram wie auch Bus.

Abbildung 11 zeigt zudem, dass ab 2035 der Bedarf an Trams die heute vorhandenen Depotkapazitäten übersteigt. Für den Angebotsausbau und die Erhöhung des Fahrzeugbestands ab 2035 muss zwingend ein neues Depot vorhanden sein. Nach heutigem Kenntnisstand wird das Depot Aargauerstrasse voraussichtlich ab 2037 zur Verfügung stehen.

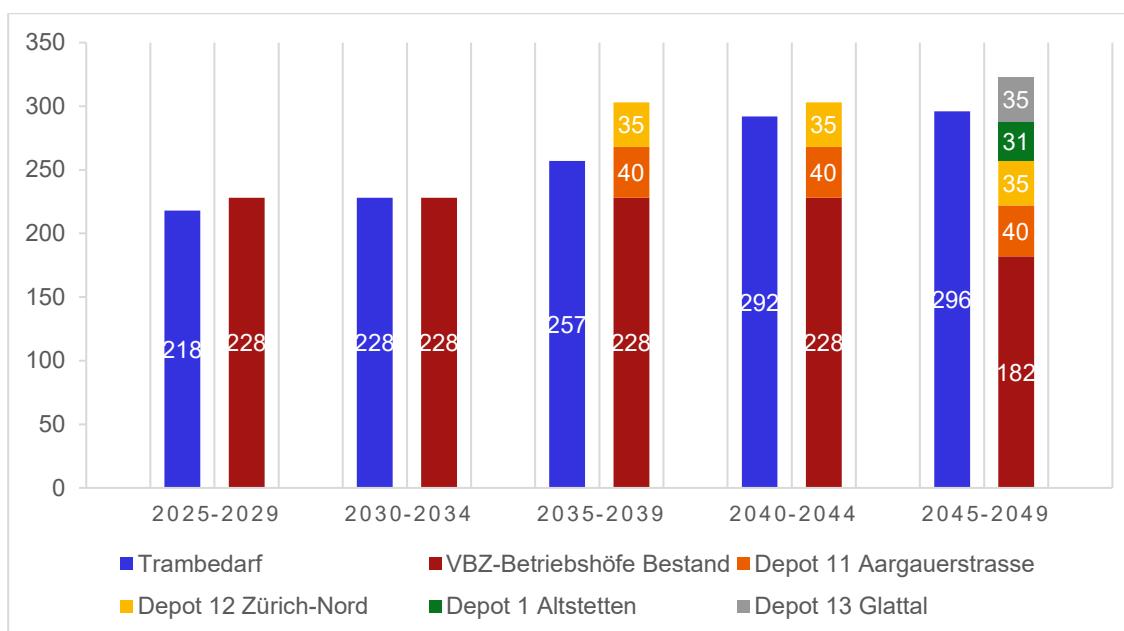


Abbildung 11: Entwicklung Flotte Tram gemäss Netzentwicklungsstrategie und Abstellkapazität 2025-2049 (adaptiert auf aktuellen Kenntnisstand in VBZ Gesamtschau, Dezember 2025)

Quelle: VBZ, 2025

Die Entwicklung der Busflotte verläuft komplementär zum Tram und ist grundsätzlich etwas volatiler. Mehrere stark frequentierten Buslinien mit hohem Nachfragepotenzial werden künftig durch ein Tram ersetzt. Entsprechend reduziert sich die Anzahl der benötigten Busse. In Abbildung 12 ebenfalls berücksichtigt ist die Verlagerung hin zu grösseren Gefässgrössen auf gewissen Linien sowie zusätzliche Busse aufgrund von Massnahmen zur Temporeduktion in der Stadt. Nicht berücksichtigt sind hingegen ein technologischer Fortschritt bei den Batterien (grössere Ladekapazitäten) und ein 24-Stunden-ÖV unter der Woche. Die dadurch hervorgehenden Änderungen im Flottenbestand

sind jedoch eher untergeordnet und liegen im Unsicherheitsbereich, der sich durch verschiedene Annahmen zur Berechnung der künftigen Flottengröße ohnehin ergeben.

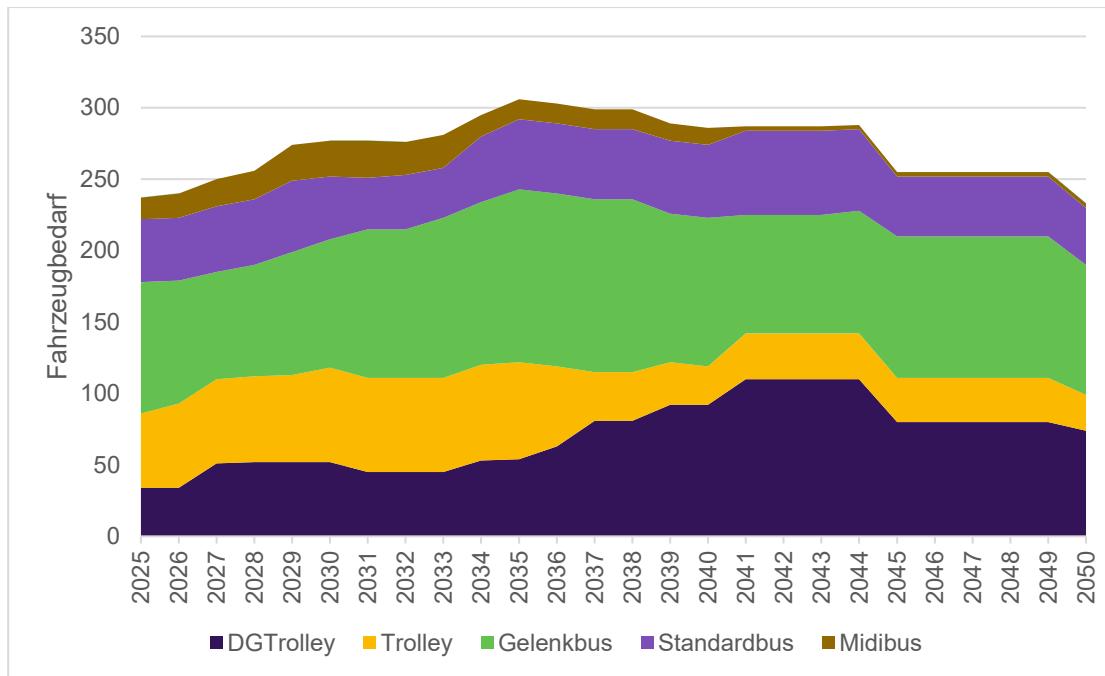


Abbildung 12: Entwicklung Flotte Bus nach Gefässgrösse, 2025-2050

Quelle: VBZ, 2025

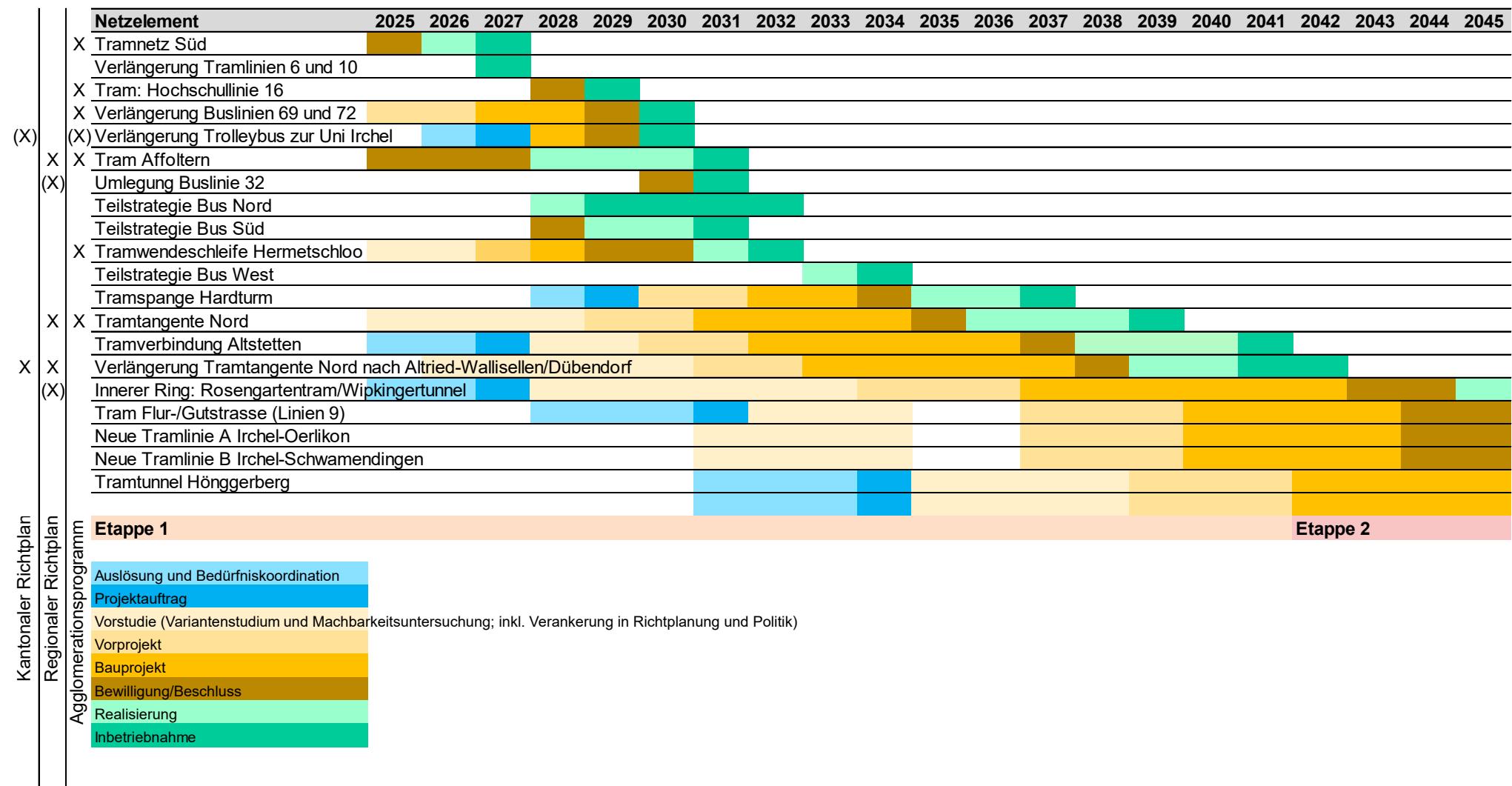
## **6 Stand der mittel- und längerfristigen Arbeiten zur Umsetzung der Netzentwicklungsstrategie**

Das Kapitel gibt einen Überblick über die einzelnen Massnahmen für die mittel- bis längerfristige Netzentwicklung bis 2040 und darüber hinaus. Sie befinden sich in unterschiedlichen Projektständen oder wurden erst konzeptionell angedacht. Zeitliche Abhängigkeiten und andere Einflussgrößen werden aufgezeigt.

Kapitel 6.1 zeigt den phasenweisen Projektablauf.

In Kapitel 6.2 bis 6.4 sind die einzelnen Massnahmen aufgeführt und beschrieben.

## 6.1 Massnahmen Tram: Zeithorizont der Umsetzung



## **6.2 Massnahmen Tram: Umsetzung ohne neue Netzelemente**

Abkürzungen:

Bahnhof – Bhf.

Fahrplanverfahren – FPV

Hauptbahnhof – HB

Hauptverkehrszeit – HVZ

Nebenverkehrszeit – NVZ

<b>Beschrieb Massnahme</b>	<b>Geplante Umsetzung</b>
Tramnetz Süd u.a. Verdoppelung der Kapazität zwischen Bahnhof Stadelhofen und Rehalp: Verschiedene Linienrochaden <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie 2 neu nach Klusplatz (Ersatz für Linie 8)</li> <li>• Linie 4 neu nach Rehalp (Ersatz für Linie 11)</li> <li>• Linie 5 neu via Paradeplatz nach Bhf. Stadelhofen und in HVZ nach Rehalp</li> <li>• Linie 8 neu über Bhf. Enge und nach Fluntern (Ersatz für Linie 5)</li> <li>• Linie 11 neu nach Bhf. Tiefenbrunnen (Ersatz für Linie 4)</li> <li>• Linie 15 neu nach Bhf. Tiefenbrunnen (Ersatz für Linie 2)</li> <li>• Linie 17 in der HVZ neu über Bhf. Selnau bis Bhf. Wiedikon</li> </ul>	Dezember 2025 und 2026
Neue Führung der Tramlinie 6 ab HB via Stauffacher nach Letzigrund	Dezember 2026
Verlängerung Tramlinie 10 nach Bhf. Enge	Dezember 2026
Neue Tramlinie 16 in der HVZ ab Bahnhofplatz/HB via Hochschulen–Bellevue–Bhf. Enge (2029/30) und später nach Wollishofen (nach 2035)	Eingabe im FPV 2029/30
Verlängerung Tramlinie 6 bis Hermetschloo zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Raum Altstetten. Die Wendeanlage Hermetschloo wird so dimensioniert, dass sie langfristig ihren Zweck erfüllen kann. Es sind vier Haltepositionen vorgesehen.	2032

## 6.3 Massnahmen Tram: Umsetzung mit neuen Netzelementen

Beschrieb Massnahme	Geplante Umsetzung
Tram Affoltern: Verbindung Tramlinie 11 zwischen Holzerhurd und Brunnenhof (vgl. AP4 Massnahme ÖV1) zur Sicherstellung der nötigen öV-Kapazitäten im Raum Affoltern und als direkte Tramverbindung in die Innenstadt. Ersatz der Buslinie 32 in diesem Abschnitt.	Dezember 2031
Verlängerung Tramlinie 8 vom Hardturm zum Bhf. Altstetten Nord («Tramspange Hardturm»)	2037
Tramtangente Nord als leistungsfähige Ost-West-Verbindung und Radiale für Oerlikon. Nutzt Teilabschnitt des Trams Affoltern und ersetzt grösstenteils die Buslinien 61 und 62.	2039
Tramverbindung Bahnhof Altstetten <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung Tramlinie 4 über Bhf. Altstetten nach Hermetschloo</li> <li>• Umlegung Tramlinie 6 nach Bhf. Altstetten</li> </ul>	2041
Innerer Ring: Varianten Rosengartentram und Wipkingertunnel mit entsprechender Anpassung des Busangebots	2045
Verlängerung/Umlegung Tramlinie 9 ab Talwiesenstrasse via Gut- und Flurstrasse zum Bhf. Altstetten (Teilmal äusserer Ring); Verlängerung Tramlinie 17 vom Bhf. Wiedikon zum Triemli (Ersatz der Linie 9)	bis 2050
Neue Tramlinie A vom inneren Ring kommend nach Hermetschloo	bis 2050
Neue Tramlinie A vom inneren Ring kommend ab Irchel nach Bhf. Oerlikon und Seebach	bis 2050
Neue Tramlinie B vom inneren Ring kommend ab Irchel nach Schwamendingen und Hirzenbach	bis 2050
Neue Tramlinie B vom inneren Ring kommend (Hardplatz) via Hubertus zum Triemli («Tram Letzigraben»)	nach 2050
Verlängerung der Tramlinien 6 und 9 vom Bhf. Altstetten Richtung Oerlikon ( <b>Hönggerbergtunnel</b> )	nach 2050
Verlängerung Tramlinie von Seebach nach Kloten und weiter bis Flughafen ( <b>Tram Seebach–Kloten</b> )	nach 2050
Weiterführung Tramlinie(n) aus Hönggerbergtunnel über Binzmühlestrasse («Tram Binzmühlestrasse»)	nach 2050

## 6.4 Massnahmen Bus

Beschrieb Massnahme	Geplante Umsetzung
Elektrifizierung Buslinie 69 (ETH Hönggerberg–Milchbuck) und Umstellung auf Trolleybus (AP3)	ab Dezember 2025
Busnetz West, Etappe 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung Buslinie 35 ab Bhf. Altstetten via Bändliweg nach Werdhölzli</li> <li>• Führung Buslinie 78 ab Bhf. Altstetten via Frankental nach Heizenholz</li> <li>• Führung Buslinie 89 ab Frankental nach Unterengstringen</li> </ul>	Dezember 2025
Umstellung Buslinie 80 auf Doppelgelenktrolleybusse	Dezember 2027
Abtausch der Linienführungen (Buslinien 33/80) zwischen Triemli und Triemlisipital (Verlängerung Buslinie 33 bis Spital)	Dezember 2027
Neue Linienführung der Buslinie 32 ab Bucheggplatz bis zur ETH Hönggerberg in der HVZ	Dezember 2031
Anpassungen Busnetz Süd	Dezember 2030
Anpassungen Busnetz Nord	Dezember 2030
Busnetz West, Etappe 2	Dezember 2032
Verlängerung Trolleybuslinie ab Milchbuck zur Universität Irchel	bis 2040
Weiterführung Buslinie 32 bis Waidhof und Mühlacker	bis 2040
Neue Linienführung der Buslinie 75 direkt bis Auzelg	bis 2040
Neue Linienführung der Buslinie 787 über Auzelg; Variante: Wiedereinführung der Linie 94 zwischen Oerlikon und Glattzentrum via Überlandstrasse	bis 2040

## 7 Handlungsbedarf

Bei sämtlichen Angebotsplanungen gilt es, die nötigen Vorlaufzeiten für die Verfahren zur Infrastrukturerstellung, die Fahrzeugbeschaffung und die Rekrutierung des Personals zu beachten. Im städtischen Kontext ist selbst bei kleinen baulichen Massnahmen in der Regel mit einer Vorlaufszeit von rund sieben Jahren zu rechnen.

Für alle Massnahmen, die zusätzlichen Raum beanspruchen, ist baldmöglichst die räumliche Koordination und Flächensicherung über die Richtpläne sicherzustellen.

Folgende Angebotsmassnahmen sind bereits aufgegelistet:

- Tramnetz Süd mit baulicher Ergänzung der Tramwendeschleife Rehalp und Neubau Haltekante in der Baumgartnerstrasse; damit einhergehend neue Linienführungen Tramlinien 2, 4, 5, 8, 11, 15 und 17 (Umsetzung im FPV 2025 und 2026)
- Neue Linienführung der Tramlinie 6 bis Letzigrund und der Tramlinie 10 bis Bhf. Enge: Eingabe erfolgt im FPV 2027/28
- Neue «Hochschullinie»: Eingabe erfolgt voraussichtlich im FPV 2029/30
- Verlängerung der Tramlinie 6 bis Hermetschloo: Derzeit laufen Abklärungen zum Standort und Verfahren. Projektierung für 2026 vorgesehen (Baustart bis Ende 2032 wegen Agglomerationsprogramm)
- Tram Affoltern: PGV läuft. Baustart für 2028 vorgesehen. Angebot im FPV 2031/32.
- Verlängerung der Tramlinie 15 bis Auzelg (als Ersatz für Tram 11): Eingabe erfolgt im FPV 2031/32 (Voraussetzung Tram Affoltern in Betrieb)
- Tramtangente Nord: Potenzial- und Machbarkeitsstufe abgeschlossen. Vertiefung einzelner Teilräume im Vorprojekt bis 2027
- Busnetz West, Etappe 1: Eingabe im FPV 2025/26 erfolgt.
- Elektrifizierung Buslinie 69
- Elektrifizierung Buslinie 80 und Umstellung auf DGT
- Linienabtausch 33/80 Triemlisipital
- Teilstudie Busnetz Nord und Süd in Konzeptionierung

Handlungsbedarf besteht indes für folgende Bereiche

2025	Start Entwurf Zukunftsbild zu (Tramverbindung) Bahnhof Altstetten zur Stärkung der Verkehrsdrehscheibe und als erstes Element des inneren Rings. Planungsgebiet ist als städtischer Fokusraum definiert worden und wird entsprechend dienststellenübergreifend geplant.
2026	Neue Linienführung der Buslinie 89 und Umstellung auf Trolleybus: Bedürfnis klären und Projekt beantragen (spätester Baubeginn aufgrund AP 4: 31. März 2029; jedoch derzeit sistiert aufgrund ungeklärter Finanzierung)
2026	Neue Linienführung der Buslinie 32 ab Bucheggplatz–ETH Hönggerberg: Bedürfnis klären und Projekt beantragen (nach Volksabstimmung)
2026	Start Studie zur Stabilisierung und Kapazitätserhöhung der Buslinie 31 (Witikon)
2027	Ausarbeitung Teilstudie Busnetz West (2. Etappe)

- |      |   |
|------|---|
| 2027 | Begleitung Planungsprozesse Uni Irchel zur Verlängerung Trolleybus Milchbuck–Irchel |
| 2028 | Tram Flur-/Gutstrasse in städtischen Gremien platzieren und Planung initialisieren  |

