

# 2030

VBZ  Züri Linie

DAS MAGAZIN FÜR  
ZÜRICHS ZUKUNFT

JUNI 2014

## URBANE KULTUR

10 TIPPS FÜRS  
STADTLIBEN



# WO FAHREN WIR MORGEN?

WEIDMANN  
UND  
RINDERKNECHT

**ÖV**  
VERSUS  
**AUTO**

**ÖKO-**  
UNTERNEHMEN  
VBZ

**STÄDTEBAU**  
GESTERN,  
HEUTE UND  
MORGEN

züri-linie **2030**



ZÜRICH ALS VORBILD >  ZAHLEN+FAKTEN > 3 KOLUMNEN > SOCIAL MEDIA

 Ein Unternehmen  
der Stadt Zürich



**SO KÖNNEN SIE NOCH MEHR SEHEN**

Die **SHORTCUT-APP** kostenlos im App-Store herunterladen, App öffnen und über die Seiten mit dem Shortcut-Logo halten. So erleben Sie das multimediale Zusatzmaterial.



**2030**  
Das Magazin für Zürichs Zukunft.

**Herausgeberin:**  
Verkehrsbetriebe Zürich  
Luggwegstrasse 65  
8046 Zürich  
044 434 41 11  
www.vbz.ch

**Gesamtverantwortung:**  
Heinz Vögeli  
VBZ-Vizedirektor

**Konzept, Redaktion, Textarbeit:**  
Julia Müller  
Projektleiterin Unternehmenskommunikation VBZ  
Elina Fleischmann  
Projektleiterin Unternehmenskommunikation VBZ  
Thomas Wyss  
Journalist, freischaffend und beim Tages-Anzeiger

**Gestaltung:**  
eyeworks, Zürich

**Druck:**  
Druckerei Hürzeler

JUNI 2014

»» **Stadtverkehr 2025** Zürich macht vorwärts

züri-linie **2030**

**4 ÜBER DIE ZUKUNFT DES VERKEHRS**

**INTERVIEW** ÖV-EXPERTE ULRICH WEIDMANN DISKUTIERT MIT AUTOVISIONÄR FRANK M. RINDERKNECHT ÜBER DIE BESTE STRATEGIE

**8 EINE ODE AN DIE UNSCHENBAREN ERFOLGSFAKTOREN**

**ESSAY** ZÜRICHS ÖFFENTLICHER VERKEHR HAT WELTWEIT VORBILDCHARAKTER – WESHALB, IST ERST AUF DEN ZWEITEN BLICK ERKENNBAR

**14 ZAHLEN + FAKTEN**

**SAMMELSURIM** VERBLÜFFENDE ASPEKTE AUS DEM ZÜRCHER ALLTAG

**16 DAMIT ZÜRICH MOBIL BLEIBT**

**VERKEHRNETZ DER ZUKUNFT** EIN UMFASSENDE ÜBERBLICK ZUM AUSBAU DES VBZ-LINIENNETZES BIS INS JAHR 2030

**25 DIE 5 VBZ-ZENTREN DER INNENSTADT**

**KNOTENPUNKTE** WO TÄGLICH AM MEISTEN MENSCHEN EIN-, AUS- UND UMSTEIGEN

**26 PROGRAMM VS. OFFENHEIT**

**ESSAY** ETH-PROFESSOR VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI ERÖRTERT DEN STÄDTEBAU VON GESTERN, HEUTE UND MORGEN

**30 DIE ENERGIEWENDE BEI DEN VBZ**

**ÖKO-BEITRAG** BUSSE UND TRAMS SIND BLAU – SIE FAHREN ABER «GRÜN»

**34 ZÜRICHS URBANE TRENDS**

**GUERRILLA GARDENING & CO.:** DIE ETWAS ANDERE NUTZUNG DES STADTRAUMS

34



4



30



16



**WO WIR FAHREN, LEBT ZÜRICH.**

**V**erschiedene Umfragen bestätigen den wichtigen Stellenwert der Mobilität für die Menschen in Zürich. Das Mobilitätsaufkommen wird sich in den nächsten Jahren weiter entwickeln. Für den öffentlichen Verkehr, der einen Grossteil der künftigen Verkehrsentwicklung tragen soll und wird, bedeutet das bis ins Jahr 2030 eine Zunahme der jährlichen Fahrgäste um rund 30 Prozent beziehungsweise 100 Millionen (heute 326 Mio./Jahr). Dieser Aufgabe stellen wir uns mit Kreativität.

Die VBZ sind Zürichs Lebenslinien. Wie engagieren uns seit 132 Jahren für mehr Lebensqualität und tragen so entscheidend zur Stadtentwicklung bei. Wir stehen für Tradition und begleiten ganze Generationen von Zürcherinnen und Zürchern durch alle Lebensphasen – als deren Ausdruck eines urbanen, ökologischen Lebensstils.

Es ist smart und unkompliziert, in Zürich mit der VBZ Zürli-Linie vorwärtszukommen. Auf uns ist Verlass. Unser unternehmerisches Handeln ist geprägt von Verantwortung – gegenüber den Menschen und der Umwelt. Mobilität, Stadt- und Zukunftsentwicklung sowie der urbane, ökologische Lebensstil sind die Themen dieses Magazins.

Herzlich

Dr. Guido Schoch, VBZ-Direktor

# ÜBER DIE ZUKUNFT DES VERKEHRS



► Ulrich Weidmann  
in seinem Büro an der  
ETH Hönggerberg.

Interview:  
Julia Müller, Thomas Wyss  
  
Fotos:  
Rico Rosenberger

Welches ist die richtige oder zumindest reale Verkehrsstrategie für eine Grossstadt mit Millionenagglomeration wie Zürich? Um diese und verwandte Fragen zu klären, brachten wir zwei Männer an einen Tisch, die von ihren Denkhaltungen und Visionen her auf den ersten Blick unterschiedlicher kaum sein könnten: Den ETH-Professor und ÖV-Experten Ulrich Weidmann und den Autovisionär Frank M. Rinderknecht.

Wir freuten uns auf einen harten, argumentativen Schlagabtausch – und staunten nicht schlecht, als wir stattdessen Zeugen eines spannenden und letztlich konsensorientierten Diskurses wurden.



◀ Frank M. Rinderknecht  
vor seinem Schwarm-Auto  
«microMAX» in Zumikon.

«Individuelle  
Mobilität wird  
immer ein  
Ausdruck des  
persönlichen  
Lifestyles sein.»

FRANK M. RINDERKNECHT

Haben Sie eine konkrete Idee, wie dies aussehen könnte?

**Rinderknecht:** Es müssten neue Verkehrsträger entwickelt werden. Auch muss man sich Gedanken machen, wie der Platzbedarf gesteuert werden kann. Es macht keinen Sinn, dass die grossen Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr, die zu Stosszeiten extrem voll sind, am Abend fast leer herumkurven. Man sollte aber auch bei der Emotionalität ansetzen und die Leute mit innovativen Verkehrsmitteln begeistern. Das «car2go»<sup>1</sup> kommt in Deutschland beispielsweise extrem gut an.

Müsste man auch beim öffentlichen Verkehr vermehrt auf Emotionalität setzen?

**Weidmann:** Der öffentliche Verkehr ist meiner Meinung nach nicht individualisierbar. Wir müssen ihn genau in die entgegengesetzte Richtung positionieren, hin zu einem sehr einfach nutzbaren Standardprodukt. Eine Emotionalisierung kann woanders stattfinden, nämlich bei der einfacheren Nutzbarkeit des Produktes.

**Rinderknecht:** Als Vertreter des Individualverkehrs muss ich sagen, dass der öffentliche Verkehr einen neuen Feind hat. Das ist die Automatisierung<sup>2</sup>. Wenn ich heute mit dem Auto im Stau stehe, nervt mich, dass ich dabei unproduktiv bin. Mit der Automatisierung kann ich arbeiten, schlafen etc. – dieser Vorteil des öffentlichen Verkehrs verliert plötzlich an Bedeutung.

Herr Weidmann, Herr Rinderknecht, beginnen wir mit einer aktuellen Frage: Zwischen den Systemen öffentlicher Verkehr und Individualverkehr herrscht heute in grossen Städten wie Zürich eine Art Zwangskoexistenz – wie lange kann diese künstliche Balance gut gehen?

**Ulrich Weidmann:** In Zürich sind langsam aber sicher alle Systeme am Limit. Der Preis der Koexistenz ist hoch. Keiner holt das heraus, was er eigentlich könnte. Wenn wir an

diesem Prinzip festhalten, ist eine effiziente Erschliessung in Zukunft schwierig. Ich denke an eine Stadt Zürich in etwa 40 Jahren mit 500'000 Einwohnern. Wir müssen unbedingt schon jetzt über grosse Würfe nachdenken.

**Frank M. Rinderknecht:** Für einen grossen Wurf wäre das Wichtigste ein Hinterfragen des Stillschweigens. Muss es überhaupt Koexistenz sein? Man sollte die Verkehrsflüsse und Bedürfnisse ganzheitlich betrachten, da beide Systeme als solche an ihre Grenzen stossen. Für mich sind die entscheidenden Stichworte Verschmelzung und Effizienzsteigerung.

<sup>1</sup> car2go ist ein von Daimler und Europcar lanciertes Carsharing-Angebot. Es erlaubt eine Nutzung frei geparkter Fahrzeuge im Stadtbereich, wobei das Fahrzeug auf einem beliebigen Parkplatz auf Stadtgebiet abgestellt werden kann.

<sup>2</sup> Maschinen zu automatisieren bedeutet, sie selbstständig und ohne Mitwirkung von Menschen betreiben zu können.





vidualverkehr sperren würde? Stiegen die Leute murrend auf den öffentlichen Verkehr um? Hierfür wäre aber ein funktionierendes Park&Ride Voraussetzung. Oder müsste ich eine neue Mobilitätsform anbieten? Das könnte ja auch ein «Semi Public»-Angebot sein, also eine ganz neue Mobilitätsart.

**Was muss man sich denn unter einem solchen «Semi Public»-Angebot vorstellen?**

**Rinderknecht:** Ich habe auf der Grundfläche eines Minis, in dem man zu viert sehr unbequem sitzen würde, ein neues Fortbewegungsmittel entwickelt. Man hat darin dank den Stehsitzen bequem Platz, hat eine Kaffeemaschine, einen Kühlschrank, Konnektivität – ich kann also arbeiten. So animiere ich die Leute, zusammen in ein Fahrzeug zu steigen und damit markant weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu verursachen. Wir stellen uns diesen Verkehrsträger in einem Schwarm vor. Ich kann zwischen den einzelnen Fahrzeugen springen und über eine App weiss ich genau, wer wo durchfährt.

**Haben die grossen Automobilkonzerne diesen zukunftssträchtigen Trend verschlafen?**

**Rinderknecht:** Die Automobilbranche könnte definitiv weiter sein. Aber es fehlt der Aussendruck. Die Entwicklung kommt zögerlich, doch immerhin tut sich etwas.

**Wie sehen Sie das in Ihrem Bereich, Herr Weidmann? Hat auch der öffentliche Verkehr Entwicklungsschritte verschlafen?**

**Weidmann:** Im energetischen Bereich wurde nicht wirklich etwas verschlafen. Wir haben die Möglichkeit jede Form von Elektrizität, woher sie auch immer kommt, zu nutzen. Und wir fahren ja ausser mit Autobussen überall elektrisch. Auch Energierückgewinnung hat man immer gemacht. Ich sehe zwei Felder, bei welchen ich nicht glücklich bin. Das erste ist der Bereich Distribution/Verkauf, Ticketing und Kundeninformation. Ich sehe überhaupt keinen Grund, wieso wir mittlerweile zwei flächendeckende Tarifsysteme haben in der

Es gibt die plausible These, dass in den kommenden Jahren und Jahrzehnten immer mehr Menschen immer mobiler sein wollen – und sein werden. Stellen wir eine ketzerische Frage: Muss sich überhaupt das Verkehrssystem dem Kundenverhalten anpassen? Oder könnte es auch umgekehrt sein?

**Weidmann:** Der Mensch passt sich ziemlich stark dem Verkehrssystem an, wenigstens in den Städten. Ein typisches Beispiel: Als man nach dem Zweiten Weltkrieg in der Stadt das erste Mal vor der Stau- und Parkplatzproblematik stand, sprach man von Verkehrsnot und Verkehrsinfarkt. Inzwischen hat man sich daran gewöhnt. Wenn ich in einer Stadt mit Stau aufwache, erwarte ich auch nicht, dass ich ohne Probleme mit dem Auto in die Innenstadt fahren kann. Man muss sich also bewusst sein, dass auch die Zeit an Lösungen und Wahrnehmungen mitarbeitet.

**Muss der Mensch demzufolge beginnen, auf eine gewisse Mobilität zu verzichten?**

**Weidmann:** Mobilität ist zweifellos eine Frage der Verzichtplanung, es gibt nie die maximale Lösung für irgendwen. Auf dem richtigen Weg sind wir erst, wenn die allgemeine Erwartung an die Lösungen tiefer wird.

**Rinderknecht:** In Bezug auf die Stadt hätte erste Priorität, den Transitverkehr draussen zu halten. Man müsste eine Infrastruktur anbieten, mit der man die Stadt effizient umfahren kann. Was würde passieren, wenn man die Innenstadt ganz für den motorisierten Indi-

Hat das Auto als Statussymbol nicht langsam ausgedient?

**Rinderknecht:** Der Trend beim Autobau geht weg von grösser, schneller, schwerer, tiefer, breiter und lauter. Es gibt Entwicklungen in der Automobilbranche, die früher nicht denkbar gewesen wären. Individuelle Mobilität wird aber genauso wie Kleidung und Schmuck immer ein Ausdruck des persönlichen Lifestyles sein.

**Herr Weidmann, Sie sagten, dass man mit dem Prinzip Koexistenz die Stadt künftig nicht mehr effizient erschliessen kann. Ist das Auto für Sie überhaupt denkbar als visionäre Option im Stadtverkehr?**

**Weidmann:** Die Verkehrsplanung und Erschliessung in einer urbanen Zone ist sehr anspruchsvoll, da wir immer zu wenig Platz und Zeit haben. Mit Zeit meine ich zum Beispiel das Thema Grünphasen an den Lichtsignalen und wer diese schlussendlich bekommt. In den innersten Teilen der Stadt bringt der öffentliche Verkehr, vor allem spurgeführt, mit Abstand die meisten Personen weiter. In den Vororten stossen wir damit aber an Grenzen, wir können keine mit dem städtischen Angebot vergleichbare Qualität anbieten. Es ist weniger die Frage von entweder oder, sondern vielmehr jene, wer wo seine Stärken und sein Einsatzgebiet hat. Wir müssen beginnen, eine kombinierte Mobilität anzubieten.

«Auf dem richtigen Weg sind wir erst, wenn die allgemeine Erwartung an die Lösungen tiefer wird.»

ULRICH WEIDMANN

Schweiz, also den nationalen Tarif und darüber noch 20 Tarifverbände. Das zweite Feld ist die Weiterentwicklung der Verkehrssysteme. Hier ist seit langer Zeit konzeptionell nichts mehr passiert. Interessant wäre die Frage, wie die Vorteile des Systems noch besser zum Tragen gebracht werden könnten. Die Bahn hat im Gegensatz zum Auto noch Geschwindigkeitspotential. Oder die Idee mit dem Metro-Tram Zürich, die ich vor einiger Zeit lanciert habe. Das braucht man nicht heute. Aber wir müssen jetzt mit den Überlegungen beginnen, um im Jahr 2050 die Mobilität innerhalb der Stadt und auch im Grossraum Zürich mit einer guten Qualität und Leistungsfähigkeit bewältigen zu können.

**Zum Schluss würde uns noch interessieren, was die Systeme öffentlicher Verkehr und Individualverkehr voneinander lernen können.**

**Rinderknecht:** Im Individualverkehr schaut man nur auf die Kunden und will seine Produkte verkaufen, der Rest wird ausgeblendet. Im öffentlichen Verkehr wird der Kunde manchmal vergessen. Wahrscheinlich müssen sich beide Seiten auch ein bisschen auf das andere besinnen. Der öffentliche Verkehr könnte von der Dynamik der Automobilbranche lernen und die Trommel auf der Galeere etwas schneller schlagen.

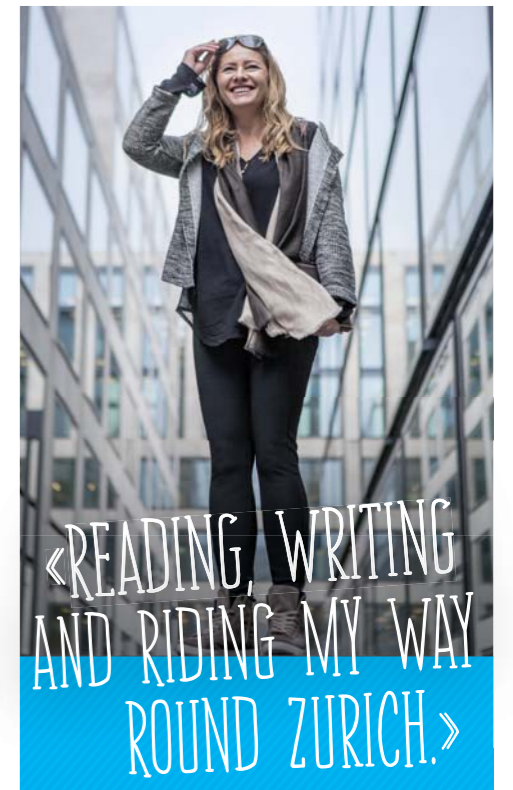
**Weidmann:** Vom Individualverkehr könnten wir den Wagemut, die Innovationsfähigkeit und die Geschwindigkeit lernen. Die Schwierigkeit dabei ist, dass wir in die öffentliche Erwartung/Verwaltung eingespannt sind und wenn wir etwas realisieren wollen, kommen Fragen von Beteiligung und Partizipation auf. Die Akteure im Individualverkehr könnten etwas lernen bezüglich gesellschaftlichem Verantwortungsbewusstsein – ich glaube, das haben wir im öffentlichen Verkehr. ●



**Prof. Ulrich Weidmann** ist seit 2004 Ordinarius für (öffentliche) Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich. Sein Lehrstuhl befasst sich in der Forschung schwerpunktmässig mit Personenverkehrssystemen, insbesondere in Städten und Agglomerationen, Gütertransportsystemen aber auch Produktionsprozessen.



**Frank M. Rinderknecht** stellt mit seiner Zumiker Firma «Rinspeed» seit über 30 Jahren zukunftsorientierte Konzeptfahrzeuge und Prototypen im Sport- und jüngst auch im Personenwagenbereich her. Mit seinen aussergewöhnlichen und visionären Ideen, die schon seit Längerem ökologisch und nachhaltig ausgerichtet sind, sorgt er am Genfer Autosalon regelmässig für Aufsehen.



«READING, WRITING AND RIDING MY WAY ROUND ZÜRICH.»

► NICOLA HODGES, AUTHOR

When I first came to Switzerland I could not understand why people ran for the bus when they only had to wait about seven minutes for the next one to arrive. But having lived here for some years now, I have also learnt to time my journeys to the minute. Punctuality here is paramount but this does have a downside: the driver, also striving to keep on time, rarely waits, even if you run.

My local bus here in Zurich is electric so produces no exhaust fumes, is quiet and runs so frequently that it makes travel possible all over the city and beyond, seven days a week. Unlike England, where there is a bewildering assortment of national and private companies offering a mish-mash of timetables, the transport system here is fully integrated. This means I can check the route-planning website to find the most efficient way to go anywhere in Switzerland, whether by bus, train, tram or boat using just one ticket.

As a writer, I have been glad to discover another bonus of the Zurich transport system: comfort and smoothness. I can read a book without the page shaking and write without the pen jerking across the paper. In England, travelling on the bus was, at times, like sitting on a tractor as it lurched over pot holes in the road, belching out diesel fumes and vibrating like a washing machine on its full spin cycle. It's not just relaxing being able to leave my car at home, I also know that I am contributing to a cleaner, greener environment by using Zurich's safe, quiet, and convenient public transport system, whilst reading and writing as I make my way around town.

[www.nicolahodges.weebly.com](http://www.nicolahodges.weebly.com)



MEHR ZUM THEMA



# EINE ODE AN DIE UNSCHEINBAREN ERFOLGS- FAKTOREN

Text:  
Heinz Vögeli, VBZ-Vizedirektor  
Fotos:  
Rico Rosenberger

Wenn man an den öffentlichen Verkehr denkt, fallen einem zuerst die Fahrzeuge, die Infrastruktur wie Haltestellen, Gleise oder Fahrleitungen ein; vielleicht denkt man noch an den attraktiven Fahrplan oder das dichte Liniennetz. In dieser Geschichte soll für einmal von den unscheinbaren, teilweise unsichtbaren, aber nicht minder wirkungsvollen Elementen die Rede sein.



▼ Vorwärts-  
kommen auf der  
Hardbrücke:  
Separate Bus-  
spuren für einen  
flüssigen ÖV.



Die anerkannte Mercer-Studie bestätigt, dass «die ausgezeichneten öffentlichen Verkehrsmittel» die Stadt Zürich auf Platz zwei der besten Städte der Welt bringen.

Mobilität hat für jede Stadt eine zentrale Bedeutung. Die Lebensbereiche Wohnen und Freizeit, die Lebensqualität und die Wirtschaftskraft sind darauf angewiesen, dass die Mobilität einer Stadt intelligent organisiert und gestaltet ist.

Städtischer Verkehr, mit täglich mehreren hunderttausenden Verkehrsbewegungen und Teilnehmenden, würde in ein bombastisches Chaos ausarten, wenn nicht ordnende, gestaltende Kräfte eingreifen würden. Grundsätzlich geht es immer um zwei Themen: Die Zuordnung von Raum und Zeit. Eine Stadt löst ihre Verkehrsaufgaben bravurös und zum Nutzen der Bevölkerung und der Wirtschaft, wenn es ihr gelingt, die Verkehrsfläche und die Zeit, um Verkehrsknoten zu passieren, clever den einzelnen Verkehrsträgern zuzuordnen.

In der Verkehrspolitik kommt es oft zum Verteilungskampf um diese beiden Elemente. Auch wenn die Verkehrsthemen oft emotional und sehr ideologisch diskutiert werden, würden eigentlich als objektive Beurteilungskriterien nur die Effizienz und die Effektivität zählen. Nämlich die Frage, zu welchen Kosten und mit welchem Zeitaufwand die Menschen, die sich in einer Stadt bewegen

wollen oder müssen, ihr Ziel erreichen. Und wie viel Verkehrsfläche sie dafür beanspruchen. Die Zuteilung von Raum und Zeit muss sich primär dieser Aufgabenstellung unterordnen.

Die Stadt Zürich, mit ihren engen Platzverhältnissen, löst diese Knacknüsse im Verkehr eigentlich seit vielen Jahren sehr geschickt. So geschickt, dass sie für viele europäische Städte als Musterbeispiel gilt. In Fachkreisen hat sich bereits der Begriff des «Zürcher Modells» etabliert. Drei Elemente bilden das Rückgrat dieses Modells: Eigentrassees und Busspuren, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei den Lichtsignalanlagen und ein datengesteuertes Betriebsleitsystem.

#### KAMPF UM JEDEN METER EIGENTRASSEE UND BUSSPUR.

Wenn man einen kostengünstigen, effizienten und qualitativ hochstehenden öffentlichen Verkehr will, muss man in erster Linie dafür sorgen, dass die Trams und Busse im dichten Verkehr überhaupt vorwärtskommen. Die modernsten und komfortabelsten Fahrzeuge nützen nichts, wenn sie im Verkehr stecken bleiben. Eigentrassees und separate Busspuren sind die wirkungsvollsten Gegenmassnahmen. So befördert zum Beispiel eine Tramlinie auf einer Fahrspur pro Stunde rund 8'000 Personen. Um gleich viele Personen mit Autos zu befördern, wären zehn Fahrspuren notwendig. Zudem beanspruchen Tram und Bus in der Innenstadt keinen zusätzlichen Raum in Form von Parkplätzen.

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich setzt sich zum Ziel, das ganze künftige Mobilitätswachstum mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Dabei setzt die Stadt hauptsächlich auf den öffentlichen Verkehr. Prognosen gehen bis ins Jahr 2030 von einer Fahrgastzunahme von 30 Prozent aus. Das bedeutet: 100 Mio. mehr Fahr-



◀ Das Tram gehört zum Stadtbild wie die Limmat und der See.  
 ◀ Der Zürcher ÖV hat Vortritt.  
 ▼ Pünktlich und auch zuverlässig unterwegs.



## Mit «Operation Research» wurden die Verkehrsströme neu wie Warenflüsse organisiert.

gäste (aktuell 326 Mio./Jahr) auf dem VBZ-Netz. Damit die Verkehrsbetriebe diese Herkulesaufgabe erfolgreich bewältigen können, werden sie sich auch weiterhin engagiert für jeden Meter Eigentrassee und Busspur einsetzen. Interessant, dass die Kosten für dieses Anliegen eigentlich verhältnismässig gering sind: Oft genügen gelbe oder weisse Streifen auf dem Asphalt. Viel entscheidender sind der Wille und die Überzeugung aller Beteiligten zur Durchsetzung solcher Massnahmen. Seit längerer Zeit harren auf dem VBZ-Netz zwei anspruchsvolle Engpässe einer Lösung: Auf der Bahnhof- und der Quaibrücke stösst der öffentliche Verkehr an seine Kapazitätsgrenzen.

Um diese Kalamitäten zu beseitigen, sind grössere Eingriffe in den Strassenraum notwendig. Kreativität und Gestaltungswille sind gefragt. Es ist wichtig, mit neuen Tramlinien städtische Quartiere mit Entwicklungspotenzial zu erschliessen. Wir tragen auch die Verantwortung und müssen wachsam sein, dass der

öffentliche Verkehr in der Innenstadt nicht zum Erliegen kommt.

#### WARTEZEIT NULL ODER NAHEZU NULL.

In Zürich geniesst der öffentliche Verkehr ein Privileg, um das uns viele Städte beneiden: nämlich die Bevorzugung bei den Lichtsignalanlagen. Tram und Bus können das computergesteuerte System beeinflussen und die Verkehrsknoten mit einer Wartezeit Null (Sekunden) oder nahezu Null befahren. Beim Management des Verkehrs ist das zentrale Thema, mit welcher Priorität die zeitlichen Slots an den stark belasteten Verkehrsknoten zugeteilt werden.

Der eigentliche Durchbruch zugunsten des öffentlichen Verkehrs gelang, als man begann, das Verkehrsgeschehen aus einer völlig anderen Optik zu betrachten. Mit den Methoden des «Operation Research» wurden die Verkehrsströme neu wie Warenflüsse organisiert: An einer Kreuzung definiert man die vielen Autos als feste statistische



«MIT DEM VELO DURCH DEN STRASSENDSCHUNDEL.»

► LUKAS KREBS KOMMUNIKATIONSFACHMANN

Das Leben als Zweiradfahrer in Zürich ist nicht immer einfach. Der Strassendschunzel ist übersät mit scheinbar unendlich vielen Strassenschildern. Trotz separat gekennzeichneten Velowege finden sich manchmal auch ortskundige Biker schlecht zurecht. Hat man den Kampf mit der Orientierung einmal gewonnen, lauert bestimmt schon ein hupendes SUV hinter der nächsten Ecke. Einmal sicher am Ziel angekommen, darf ein dickes Schloss nicht fehlen, sonst wechselt das geliebte Bike unfreiwillig den Besitzer. Und dennoch: Das Fahrrad ist und bleibt in der Stadt mein Verkehrsmittel erster Wahl. Man kommt blitzschnell von A nach B.

Während die Autos und Brummis an den Lichtsignalen und im Stau warten, schlängelt man sich elegant an ihnen vorbei, als hätte man sein eigenes Trassees. Auch die mühsame Parkplatzsuche entfällt, von den Parkgebühren ganz zu schweigen. Der einzige Wermutstropfen ist das schlechte Wetter: Bei Kälte und Schnee bleibt der Drahtesel besser im Stall. Zum guten Glück gibt es da noch andere Verkehrsmittel, die tatsächlich eigene Trassees haben. Mit dem Tram oder Bus bin ich zwar nicht ganz so schnell wie mit dem Velo am Ziel, dafür auch bei Hundswetter trocken.



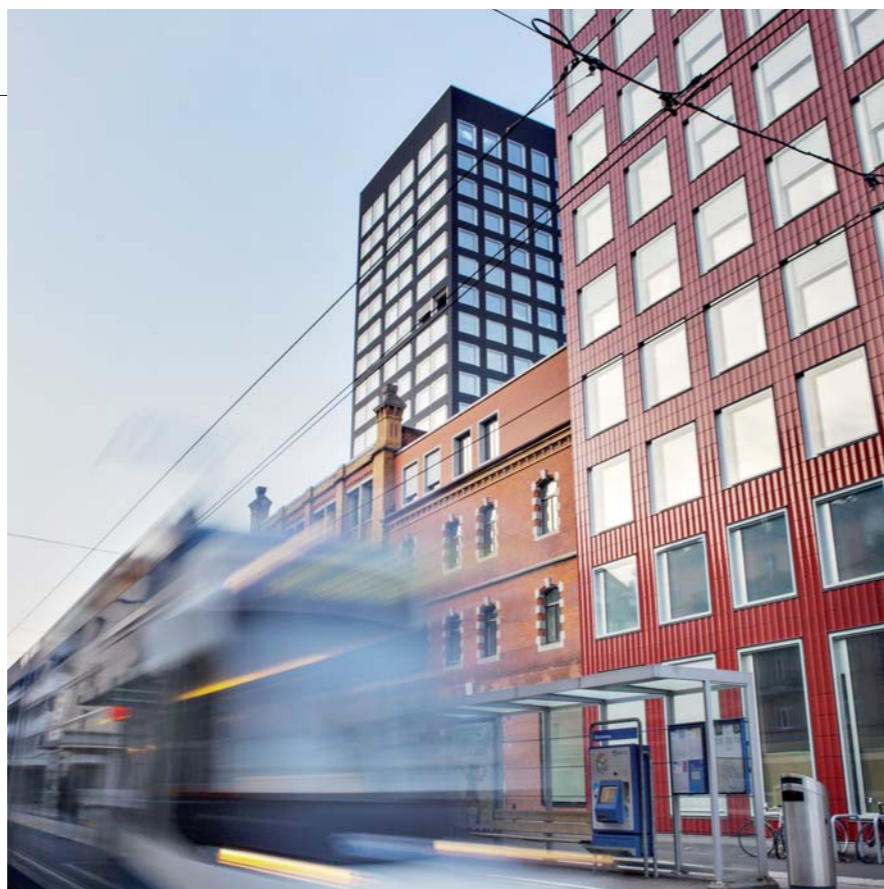
Grösse, Tram und Bus jedoch sind immer Einzelereignisse. Das System nimmt den öffentlichen Verkehr mathematisch gesprochen als «seltene statistisches Ereignis» wahr: in der Regel alle 7,5 Minuten. Wenn dieses Ereignis eintritt, sollten Tram und Bus dann ohne oder nur mit einer sehr geringen Verzögerung die Verkehrsknoten passieren können. Die ganze übrige Zeit steht den andern Verkehrsteilnehmern zur Verfügung. Trotz dieser offensichtlichen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs profitiert auch der Privatverkehr. Statt starrer Grünphasen wird in Zürich an den Verkehrsknoten ein agiles Time-Management praktiziert. Das sorgt dafür, dass eine grössere Verkehrsmenge bewältigt werden kann. Dieser etwas andere, kreative Denkansatz und ein sehr leistungsfähiges, integriertes Verkehrsmanagement sorgen so täglich dafür, dass Zürich mobil bleibt.

**UMSICHTIGES VERKEHRS-MANAGEMENT SCHAFFT QUALITÄT.**

Wer kennt sie nicht, die Durchsage (Information) der Leitstelle (Züri-Linie)? Seit über 40 Jahren (1973) hält sie durch Tram und Bus, über Plätze und Haltestellen. Die Durchsage hat einige Generationen von Zürcherinnen und Zürchern «sozialisiert». Was auf den ersten Blick als Kommunikationssystem auffällt, ist jedoch ein hoch leistungsfähiges datengesteuertes Betriebsleitsystem. Oder emotionaler ausgedrückt: Es ist das Herz der VBZ. Das System erfasst auf einen Meter genau, wo sich jedes Tram, jeder Bus befindet, und rechnet laufend den Unterschied zwischen der Fahrplanzeit (Soll) und der Ist-Situation. Diese Informationen ermöglichen den Verkehrsleitenden, sich anbahnende Probleme im Betriebsablauf rechtzeitig zu erkennen, um klug und umsichtig einzugreifen. Auch bei akuten Störungen auf dem Verkehrsnetz intervenieren die Verkehrsleitenden geschickt, um die unliebsamen Auswirkungen möglichst einzugrenzen und den Fahrgästen alternative Reisemöglichkeiten anzubieten.

Ziel ist immer, den geplanten Sollzustand rasch wieder herzustellen. Die Verkehrsleitenden haben eine Helikoptersicht auf das Verkehrsgeschehen. Erfahrene Verkehrsleitende entwickeln ein fast seismographisches Gespür für den Pulsschlag der Stadt, dafür, wie die Stadt gerade tickt. Mit ihrem Wirken üben sie einen sehr entscheidenden Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Verkehrs aus.

Die Wirkung des Betriebsleitsystems geht hingegen über das aktuelle Tagesgeschehen hinaus. Die Rechner zeichnen minutiös auf, wie die Fahrzeuge wirklich durch den Verkehr kommen, zeigen Abweichungen vom Fahrplan schonungslos auf. Neuralgische Stellen, wo die Fahrzeuge regelmässig ins Stocken geraten, werden so rasch sichtbar. Diese Erkenntnisse werden analysiert und Massnahmen zur Verbesserung eingeleitet. Sehr oft genügen kleine Veränderungen in der städtischen Wirklichkeit, um wirkungsvolle Verbesserungen für Tram und Bus zu realisieren. Jede einzelne Massnahme für sich ist oft nicht spektakulär, in der Summe führen sie aber dazu, dass die Fahrzeuge der VBZ Züri-Linie mit einer sehr hohen Pünktlichkeit unterwegs sind; dies gilt für 86 Prozent aller Kurse. In Zürich erreichen täglich gegen 900'000 Fahrgäste ihr Ziel mit der Züri-Linie. Die VBZ-Fahrzeuge umrunden jeden Tag 2,4 mal die Erde. ●



▲ Immer im Takt der Stadt – die VBZ.  
▶ Das Leitsystem sorgt auch an Knotenpunkten für flüssigen Verkehr.

Mercer LLC ist eigentlich ein international tätiges Personenberatungsunternehmen. Bekannt geworden ist die Firma aber vor allem durch ihre jährlich durchgeführte Lebensqualitätsstudie für Metropolen. Da Mercer insgesamt 39 Faktoren berücksichtigt – darunter auch die politische Stabilität, den öffentlichen Verkehr sowie das Konsum- und Kulturangebot –, geniesst die Studie weltweit grosses Ansehen. Zürich landete bei der letzten Erhebung auf Rang 2, hinter Wien und vor Auckland. [www.mercer.com](http://www.mercer.com)



**JÖRG SPÄNI**

WIRD EINES TAGES EINE «TOUR DE SUISSSE» ABSOLVIEREN – ZU FUSS!

«ICH GLAUBE, BESSER WÄRE NUR NOCH BEAMEN.»

JÖRG SPÄNI, 33, BENUTZT TRAM UND BUS BERUFlich, PRIVAT UND RUND UM DIE UHR – UND IST BEGEISTERT.

«Bequem und zuverlässig»: Das sind für den Finanzplaner die wichtigsten Schlagworte im Zusammenhang mit den VBZ. «Ich habe auch schon in den Metropolen Berlin und London gelebt, doch die dortigen öffentlichen Verkehrsmittel können niemals mit den unseren mithalten», sagt Späni. Und fügt lachend hinzu: «Ich glaube, besser wäre echt nur noch beamen.»

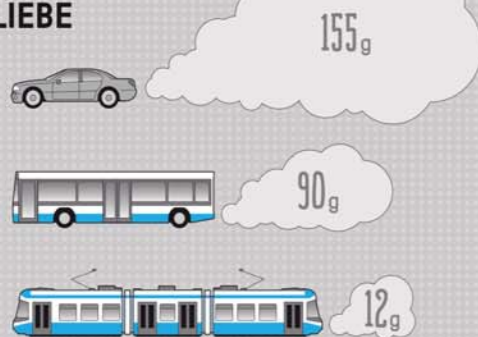
# SAMMEL-SURIUM:

## VERBLÜFFENDE ASPEKTE AUS DEM ZÜRCHER ALLTAG

### CO<sub>2</sub>-Ausstoss

#### UMSTEIGEN DER UMWELT ZULIEBE

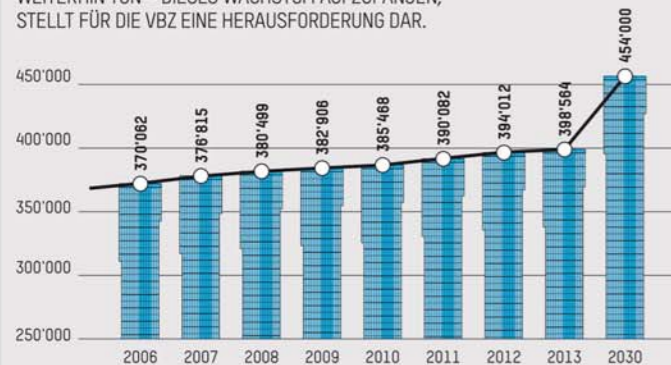
BEI DURCHSCHNITTLICHER BESETZUNG VERURSACHT EINE PERSON IM TRAM 13 MAL WENIGER EMISSIONEN ALS EINE PERSON IM AUTO.



WERTE PRO PERSON/KM

#### BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG STADT ZÜRICH

DIE LIMMATSTADT IST STARK GEWACHSEN UND WIRD DIES WEITERHIN TUN – DIESES WACHSTUM AUFZUFANGEN, STELLT FÜR DIE VBZ EINE HERAUSFORDERUNG DAR.



#### FAHR-LEISTUNG

DIE DISTANZ ZUM MOND IST, VERGLEICHEN MIT DEN VON VBZ-FAHRZEUGEN JÄHRLICH GEFahrenEN KILOMETERN, SCHON FAST EINE KURZSTRECKE.



#### DER ABFALL IN DEN FAHRZEUGEN WIRD TÄGLICH EINGESAMMELT

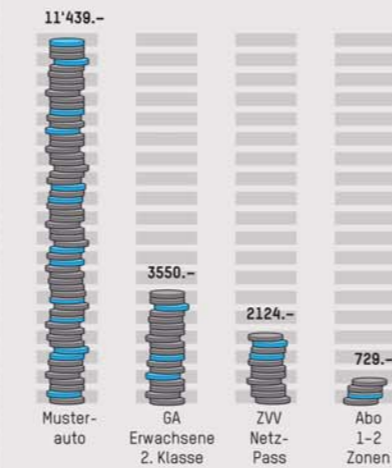
IM JAHR 2013 WURDEN 5102 KILOGRAMM ALUMINIUM RECYCLET.



#### Kosten Auto/ÖV

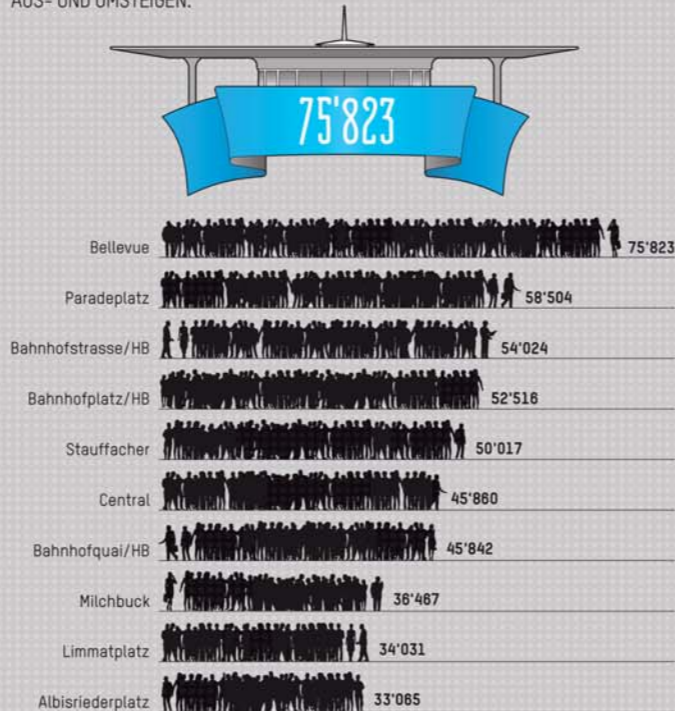
#### WER RICHTIG VERKEHRT, SPART GELD

WER MIT ZUG, BUS UND TRAM VORWÄRTS KOMMT, SPART IM JAHR FR. 8'000.- ODER MEHR UND SCHONT ZUGLEICH DIE UMWELT.



#### WO SICH ZÜRICH TRIFFT

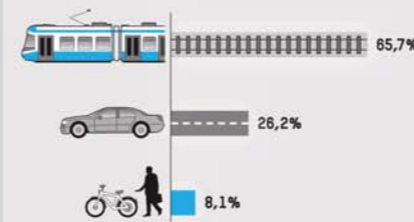
DIE HALTESTELLEN-HITPARADE ZEIGT DIE GRÖSSTEN BEGEGNUNGSSZONEN DER STADT, AN WELCHEN TÄGLICH ZEHNTAUSENDE MENSCHEN EIN- UND UMSTEIGEN.



#### So geht es zur Arbeit

#### DER ÖV HAT DIE NASE VORN

ZWEI DRITTEL ALLER LEUTE WÄHLEN DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR, UM IN DER STADT ZÜRICH IHRE ARBEITSPLÄTZE ZU ERREICHEN. DAS SIND 15% MEHR ALS VOR 30 JAHREN; UMSTEIGEN LOHNT SICH ALSO.



#### STADTBIENEN – EIN BEITRAG AN DIE BIODIVERSITÄT

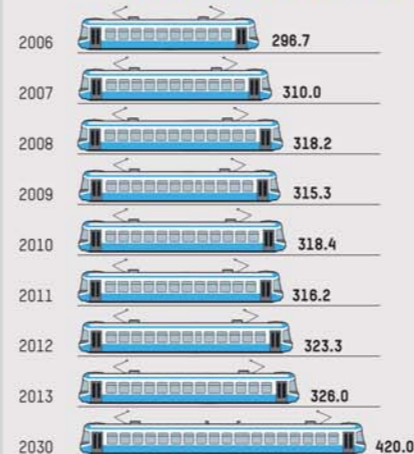
AUF DEM DACH DER VBZ-ZENTRALWERKSTATT IN ALTSTETTEN WOHNTEN ZWÖLF BIENENVÖLKER. DAS SIND RUND 380'000 BIENEN.



#### Fahrgastzahlen

#### ENTWICKLUNG UND PROGNOSEN

BIS INS JAHR 2030 IST AUF DEM VBZ-NETZ MIT RUND 30% MEHR FAHRGÄSTEN ZU RECHNEN. DAS SIND FAST 100 MILLIONEN MEHR PRO JAHR.



#### ERWEITERUNG TRAM-NETZ

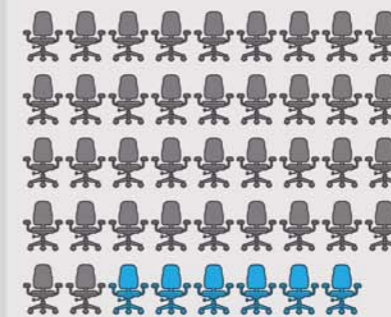
MIT DEN GEPLANTEN NETZAUSBAUTEN WIRD DAS ZÜRCHER TRAMNETZ UM CA. 45% WACHSEN.



#### Arbeitsplatzentwicklung

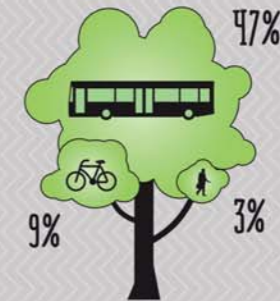
#### ATTRAKTIVER STANDORT

IM ZEITHORIZONT 2030 SOLLN RUND 55'000 ZUSÄTZLICHE PERSONEN IN ZÜRICH ARBEITEN (+15%, TOTAL CA. 420'000).



#### UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT LIEGT IM TREND

IMMER MEHR ZÜRCHERINNEN UND ZÜRCHER SIND UMWELTFREUNDLICH UNTERWEGS: FAST DIE HÄLFTE ALLER WEGE WERDEN MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR ZURÜCKGELEGT. ZUSAMMEN MIT DEM VELO UND DEN FUSSGÄNGERN SIND ES TOTAL 59%.



#### VBZ-Arbeitskräfte

#### MITARBEITENDE, DIE BEWEGEN

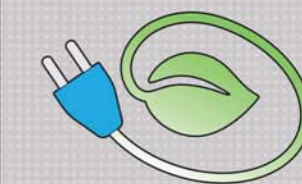
1'222 ANGESTELLTE CHAUFFIEREN FAHRGÄSTE MIT TRAM UND BUS DURCH DIE STADT.



#### Abstellfläche

#### BRAUCHT RAUM, AUCH WENN SIE RUHT

DIE VBZ-FLOTTE BENÖTIGT EINE REINE ABSTELLFLÄCHE VON 25'334 m<sup>2</sup>. DEPOTS IN DER INNENSTADT SIND DAHER UNERLÄSSLICH.



#### UNSER STROM IST GRÜN

DURCH DEN BEZUG VON ÖKOSTROM UNTERSTÜTZEN DIE VBZ DIE PRODUKTION VON WASSERKRAFT SOWIE DEN BAU UND AUSBAU VON BIOMASSE- UND WINDANLAGEN.



züri-linie 2030

# DAMIT ZÜRICH MOBIL BLEIBT



Text: Julia Müller

Bedarfsgerechte Planung, Berücksichtigung verschiedenster Einzelinteressen, Wirtschaftlichkeit der Angebote – der öffentliche Verkehr steht vor grossen Aufgaben. Im sich stark entwickelnden Zürich stellen sich die Verkehrsbetriebe der Herausforderung.

Zürich hat sich stark entwickelt und wird dies weiterhin tun, darauf müssen die Verkehrsbetriebe vorbereitet sein. Der öffentliche Verkehr soll immerhin fast das gesamte künftige Mobilitätswachstum auffangen – bis ins Jahr 2030 ist mit zusätzlichen 100 Millionen Fahrgästen (+30 Prozent) pro Jahr zu rechnen. Um ihnen auch weiterhin genügend Kapazitäten und neue Verbindungen anbieten zu können, wird das VBZ-Netz stetig optimiert und erweitert. Keine leichte Aufgabe, wenn man bedenkt, dass jeder Eingriff Auswirkungen auf das Gesamtnetz hat und darum gut durchdacht sein muss. Obwohl jedes Quartier seine eigenen Bedürfnisse hat, muss der Netzplaner aus der Vogelperspektive agieren.

Im Jahr 2006 präsentierten die VBZ zum ersten Mal eine Strategie zu ihren Netzentwicklungsplänen bis 2025. Da deren Umsetzung mittlerweile weit fortgeschritten ist und sich die Ausgangslage ständig verändert, wurde die Studie über-

arbeitet und auf die aktuell gültigen Prognosen ausgerichtet. Mit einer Marktanalyse wurde evaluiert, wo die Zürcherinnen und Zürcher wohnen und arbeiten und wo massgebliche Entwicklungen stattfinden. Im Modell wurden anschliessend die Verkehrsströme und die Nachfrageentwicklung auf dem VBZ-Netz berechnet. Auf dieser Grundlage definierten die Planer die Grundsätze für die Netzgestaltung, wie zum Beispiel die Ausrichtung auf die drei Zentren Innenstadt, Oerlikon und Altstetten, das Herstellen von attraktiven Verbindungen dazwischen, aber auch die Verknüpfung des Feinverteilernetzes der VBZ mit dem S-Bahn-Netz. Bestätigt hat die Überarbeitung der Studie, dass die Schwerpunkte der Entwicklung in Zürich-Nord und Zürich-West liegen. Sie hat jedoch auch zutage gefördert, dass die Entwicklung in Affoltern unterschätzt, in Zürich-Süd hingegen überschätzt wurde.

Die Projekte, die bereits in Planung sind, werden mit Hochdruck vorangetrieben. Weitere Tramnetzerweiterungen

sollen mittelfristig prioritär dort erfolgen, wo es eine hohe Entwicklungsdynamik gibt, wo massgebende Impulse für die Stadtentwicklung erwünscht und/oder Kapazitätsprobleme zu lösen sind. Da die Umsetzung beim Bau von neuen Tramlinien in der Regel zehn bis fünfzehn Jahre dauert, ist die Planung sehr langfristig ausgerichtet und gewährt einen Blick bis ins Jahr 2030.

Die Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» mit all den geplanten Ausbauten unterstützt die Ziele und Strategien der Stadt Zürich, wie die Mobilitätsstrategie, die 2000-Watt-Gesellschaft oder das Programm «Stadtverkehr 2025». Sie leistet einen markanten Beitrag an Zürichs Lebensqualität und somit an die Zukunft der nächsten Generation.



MEHR ZUM THEMA

WIE DIE PLANER MIT DEM GESAMTVERKEHRSMODELL DIE KÜNFTIGEN VERKEHRSSTRÖME BERECHNEN.

## 8

### CLEVER VERNETZT: MIT DEM 8ER ÜBER DIE HARDBRÜCKE

Mit dem Tram über die Hardbrücke, direkt vom Quartier Aussersihl nach Zürich-West – die Tramverbindung Hardbrücke macht es möglich. Die Linie 8 kann dank der neuen Gleisinfrastruktur auf einem Teil der Hardbrücke ab dem Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz ins Werdhölzli verlängert werden. Sie schafft direkte und schnelle innerstädtische Verbindungen, wobei die Fahrgäste von kürzeren Reisezeiten profitieren. Die neue tangentielle Verbindung entlastet ausserdem das Tramnetz in der Innenstadt, das vor allem während der Stosszeiten oft an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Auf seinem Weg bedient der 8er natürlich auch den Bahnhof Hardbrücke, einen der wichtigsten Umsteigeknoten der Stadt im Pendlerverkehr. Diesem wird langfristig eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens prognostiziert. Ein guter Grund auch beim Feinverteiler, also dem VBZ-Netz, genügend Kapazitäten bereitzustellen.

Die Tramverbindung Hardbrücke ist das nächstfolgende Ausbauprojekt der Verkehrsbetriebe Zürich, im Planungsprozess bereits weit fortgeschritten und als sogenannte A-Massnahme im Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich 2. Generation aufgeführt. Die Bauarbeiten sollen anfangs 2015 beginnen. Auf der Hardbrücke wird das Tram rechts und links in den heutigen Busspuren geführt. Für den motorisierten Individualverkehr resultieren keine Kapazitätseinbussen. Der Bahnhof Hardbrücke wird im Rahmen des Projektes mit zusätzlichen Treppengängen verstärkt, um einen besseren Personenfluss und eine optimale Verteilung der Fahrgäste auf dem Perron zu gewährleisten.

[www.vbz.ch/tramverbindung](http://www.vbz.ch/tramverbindung)



Visualisierung: Mathys Partner



## 8

Verlängerung ab Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz ins Werdhölzli. Ab Bellevue neu über den Kreuzplatz zum Klusplatz.

## 15

Wendet am Bahnhof Stadelhofen.

## 17

Wurde Ende 2013 zu Hauptverkehrszeiten bis Albisgütli verlängert, ab 2017 zu Hauptverkehrszeiten Hardturm – Albisgütli.



MEHR ZUM THEMA



2

## VERNETZT UND VERLÄNGERT: DER NEUE 2ER



Visualisierung: Mathys Partner

Schon heute ist Altstetten mit 30'000 EinwohnerInnen und 33'000 Beschäftigten das grösste Stadtzürcher Quartier. Es gehört zu den Gebieten der Stadt Zürich, in welchen in den letzten Jahren starke Entwicklungen stattfanden. Diese werden sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen.

abgestimmt und auf die sich entwickelnden Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet werden. Nach aktueller Planung wird die Linie 2 vom Lindenplatz über eine 400 Meter lange Neubaustrecke zum Bahnhof Altstetten geführt und auf den Schienen der Limmattalbahn bis Schlieren verlängert. Anwohnende sowie Beschäftigte im Raum Altstetten profitieren vom optimalen Anschluss an den Bahnhof. Diesem wird nämlich ein starker Bedeutungsgewinn mit einer Zunahme der Ein- und Aussteiger um 80 Prozent prognostiziert. Dank der Verknüpfung von SBB, Tram, Limmattalbahn und VBZ-Buslinien wird er zum Knotenpunkt im öffentlichen Verkehr. Mit der neuen Linienführung

entstehen attraktive Verbindungen vom Bahnhof Altstetten entlang dem Korridor Badenerstrasse Richtung Innenstadt wie beispielsweise zum Stadion Letzigrund, aber auch in die andere Richtung über die Stadtgrenzen hinaus. Ergänzend will die Stadt Zürich die Gelegenheit nutzen, den Strassenraum des Quartierzentrums Altstetten aufzuwerten. Die Altstetterstrasse wird bei Inbetriebnahme des neuen 2ers zwischen dem Lindenplatz und dem Bahnhof Altstetten autofrei. Dadurch entsteht eine attraktive Zentrumszone, die den Bahnhof Altstetten und den Lindenplatz einschliesst und mehr Raum für die Fussgänger bietet.

Die geplante neue Linienführung des 2ers stösst jedoch im Quartier Altstetten und im Gemeinderat auf massiven Widerstand. Im Einvernehmen mit dem Stadtrat wurde daher für das Projekt ein Marschhalt beschlossen. Bis Ende 2014 wollen die Verantwortlichen in einem Dialog mit dem Quartier zu einvernehmlichen Lösungen bezüglich Quartierserschliessung und Aufwertung des Zentrums Altstetten gelangen.

[www.vbz.ch/derneue2er](http://www.vbz.ch/derneue2er)



2

Neue Linienführung vom Lindenplatz über den Bahnhof Altstetten und Verlängerung nach Schlieren.

31

Wendet am Bahnhof Altstetten.

35

Bedient zusätzlich die Haltestelle Bachmattstrasse.

95

Wird aufgehoben, durch Tram ersetzt.

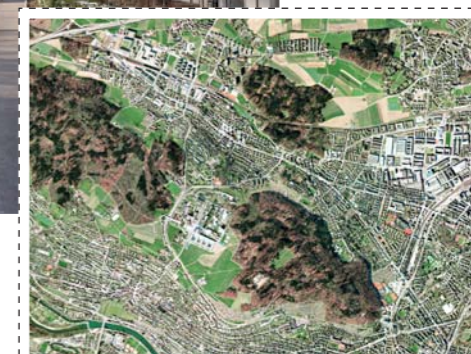


11

## DER ENTWICKLUNG RECHNUNG TRAGEN: MIT DEM TRAM NACH AFFOLTERN



Foto: Thomas Baur



Eine Priorisierung und Etappierung aller grossen Ausbauten ist aufgrund hoher Investitions- und Folgekosten notwendig. Der Fokus der Tramausbau-Massnahmen liegt in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren auf Zürich-Nord. Einerseits, da die Entwicklungsdynamik in diesem Gebiet aussergewöhnlich hoch ist und es zu beseitigende Kapazitätsengpässe gibt, andererseits sollen massgebende Impulse für die Stadtentwicklung erfolgen. In Affoltern beispielsweise war die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre stärker als angenommen, laut Prognosen wird sie sich auch in der nächsten Zeit fortsetzen. Bis 2030 soll die Bevölkerung in Affoltern Nord und Süd um knapp 9'000 Personen wachsen, was wiederum die Verkehrsentwicklung stark beeinflusst. Hier braucht es in absehbarer Frist zusätzliche Kapazitäten, die diese Entwicklung auffangen.

11

Neue Linienführung vom Hauptbahnhof über den Bucheggplatz nach Holzgerhur (Affoltern).

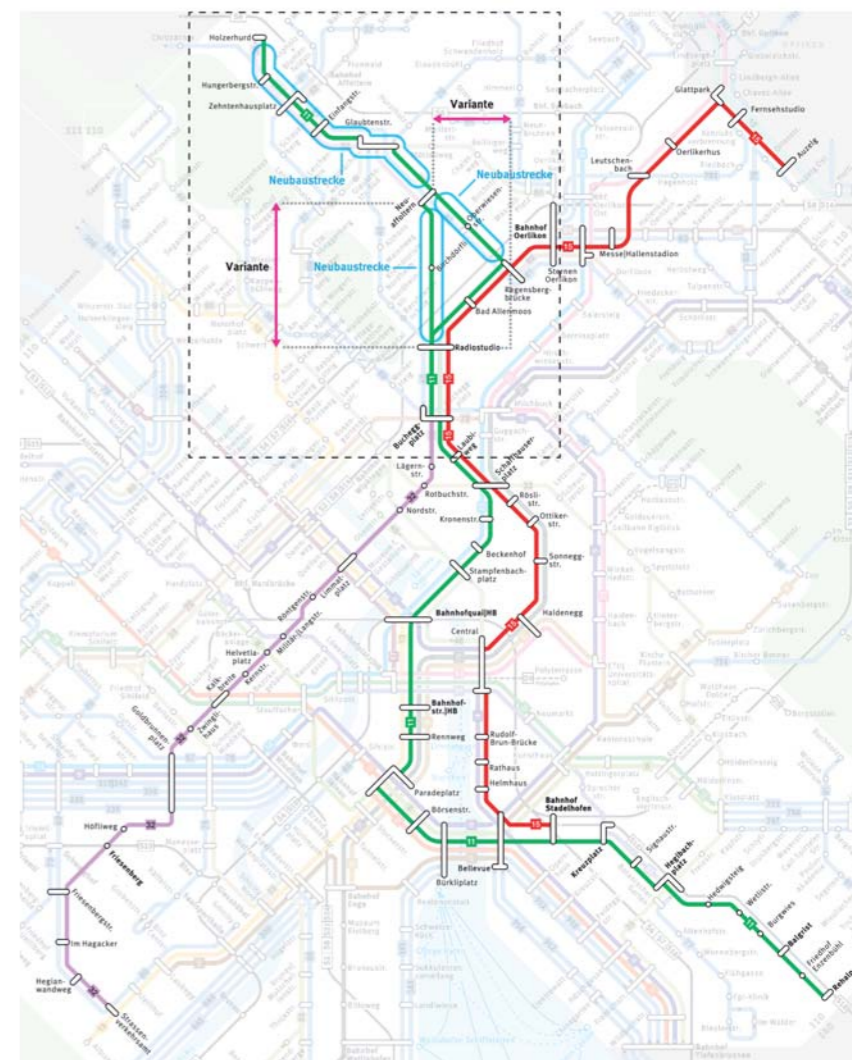
15

Verlängerung vom Bucheggplatz nach Auzel (anstelle der Linie 11).

32

Wendet am Bucheggplatz.

Option: Verknüpfung mit der Linie 69.





**AGNES HERREN**

WOHNT IN ZÜRICH-AFFOLTERN UND WÜRD  
GERNE MAL ZUM NORDPOL REISEN.

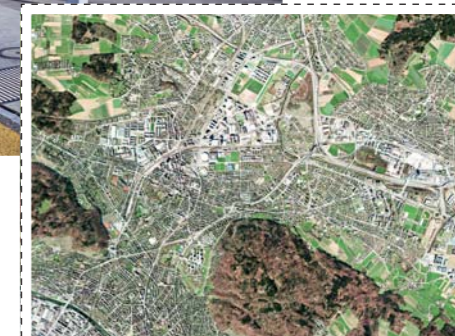
«ICH SCHÄTZE DIE  
HILFSBEREITSCHAFT  
UND HÖFLICHKEIT  
DER ANGESTELLTEN.»

AGNES HERREN, 69, BENUTZT BUS UND TRAM  
VOR ALLEM MIT IHREN ENKELINNEN NOËLLE (5)  
UND LILIANNE (3).

«Wenn eines der Mädchen zum Arzt muss, oder  
wenn meine Tochter kurzfristig unabhkmmlich  
ist, muss ich manchmal richtiggehend Feuer-  
wehr spielen», sagt die ehemalige Lehrerin  
und lacht. «Toll ist, dass ich mich dabei auf  
den öffentlichen Verkehr verlassen kann –  
und dass die VBZ-Angestellten stets hilfs-  
bereit und höflich sind.»

**T1**

ALS MOTOR FÜR  
STADTENTWICKLUNG:  
DIE NORD-TANGENTE



REALISIERUNG  
BIS  
2028

Zürich-Nord und das Glattal wach-  
sen und wandeln sich. Vor allem im  
Korridor Oerlikon – Schwamendingen  
– Stettbach besteht ein beträchtliches  
Potential für Umstrukturierung und  
Verdichtung, das es für die Stadtent-  
wicklung zu nutzen gilt. Hier muss  
der öffentliche Verkehr als Treiber das  
erforderliche Angebot frühzeitig planen  
und zur Verfügung stellen, um die Vor-  
aussetzungen für diese Entwicklung  
zu schaffen.

Eine neue tangential verlaufende  
Tramlinie von Affoltern über Oerlikon  
nach Stettbach schafft hier eine leistungs-  
fähige Direktverbindung und das Zent-  
rum Oerlikon mit S-Bahnhof wird  
gestärkt. Dies entspricht den Absichten  
der räumlichen Entwicklungsstrategie  
(RES) der Stadt Zürich zur Förderung der  
Zentren Oerlikon und Altstetten.

Die Nordtangente verläuft von  
Affoltern Holzerhurd über die Wehntaler-  
 und Regensbergstrasse bis zur  
Hofwiesenstrasse, von dort über das be-  
stehende Tramtrasse bis zum Bahnhof  
Oerlikon und weiter via Hallenstadion  
und Schwamendingerplatz bis zum End-  
halt Bahnhof Stettbach. Die detaillierte  
Streckenführung nach Schwamendingen  
wird im Rahmen einer Machbarkeits-  
prüfung festgelegt.

Auch das Busangebot im Raum  
Oerlikon wird auf die künftige Nord-  
tangente ausgerichtet. Die Linie 75 wird  
bereits 2016 über den Bahnhof hinaus  
bis zum Schwamendingerplatz ver-  
längert. Die Linie 63 wird aufgehoben,  
wobei die Linien 61 und 62 in einem  
ersten Schritt ab Sternen Oerlikon ihre  
Linienführung übernehmen. Mit der  
Realisierung der Nordtangente werden  
die Linien 61 und 62 schliesslich durch  
das Tram ersetzt, die Linie 61 bindet  
jedoch noch Unteraffoltern und Mühl-  
acker an den S-Bahnhof Affoltern an.

**T1**

Affoltern Holzer-  
hurd – Regens-  
bergbrücke –  
Bahnhof  
Oerlikon –  
Schwamendinger-  
platz – Bahn-  
hof Stettbach.

**61**

Wird reduziert  
auf Anbindung  
Unteraffoltern/  
Mühlacker an  
S-Bahnhof  
Affoltern.

**62**

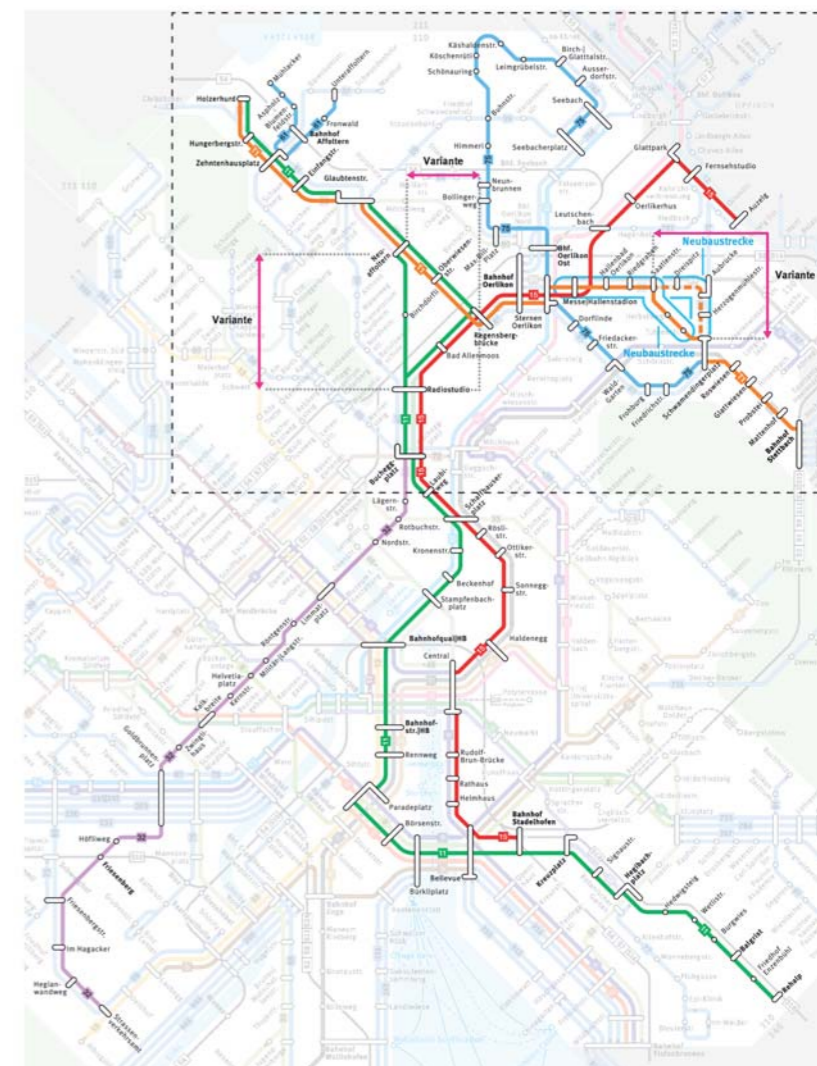
Wird aufge-  
hoben, durch  
Tram ersetzt.

**63**

Wird aufge-  
hoben, durch  
Tram ersetzt.

**75**

Verlängerung bis  
Schwamendinger-  
platz (2016).



31 33 46 69 70 72 75

OPTIMALE ERGÄNZUNG:  
BUSMASSNAHMEN  
STEIGERN KAPAZITÄT

Für die Überarbeitung der Netzentwicklungsstrategie wurde ein breiter und ganzheitlicher Ansatz gewählt: So wurden neben den Tram- auch die Buslinien überprüft und auf die künftigen Anforderungen bzw. das künftige Tramnetz ausgerichtet. Der Fokus liegt hier auf der Beseitigung von Kapazitätsengpässen, die durch eine Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme in gewissen Gebieten entstanden und sich in naher Zukunft akzentuieren werden. Ausserdem soll durch neue Verknüpfungen das Gesamtnetz gestärkt werden.



Die kurzfristigste Massnahme war der Abtausch der Liniennäste des 33ers und 72ers ab Albisriederplatz Ende 2013, was die Pünktlichkeit bei der zuvor sehr langen und störungsanfälligen Linie 33 erhöht. Zur besseren Erschliessung des Hürlimannareals entsteht an der Linie 72 eine neue Haltestelle Hertersteg.

Linienerweiterungen gibt es unter anderem in Zürich-Süd, verkehren doch die Linien 70, 184 und 185 ab dem Jahr 2017 bis Bahnhof Wollishofen. Bei den Linien 184 und 185 wird zudem ein städtisches Angebotsniveau angestrebt. Ausserdem gibt es die im Zusammenhang mit der Nordtangente erwähnte Linie 75, die bereits 2016 via Schwamendingenstrasse bis Schwamendingerplatz verlängert wird.

Die Linie 46 vom Rütihof über den Meierhofplatz zum Hauptbahnhof ist trotz Verdichtungskursen bereits heute während der Spitzenzeiten stark ausgelastet. Hier soll der Ansatz Eilbus geprüft und abhängig von der Nachfrageentwicklung umgesetzt werden.

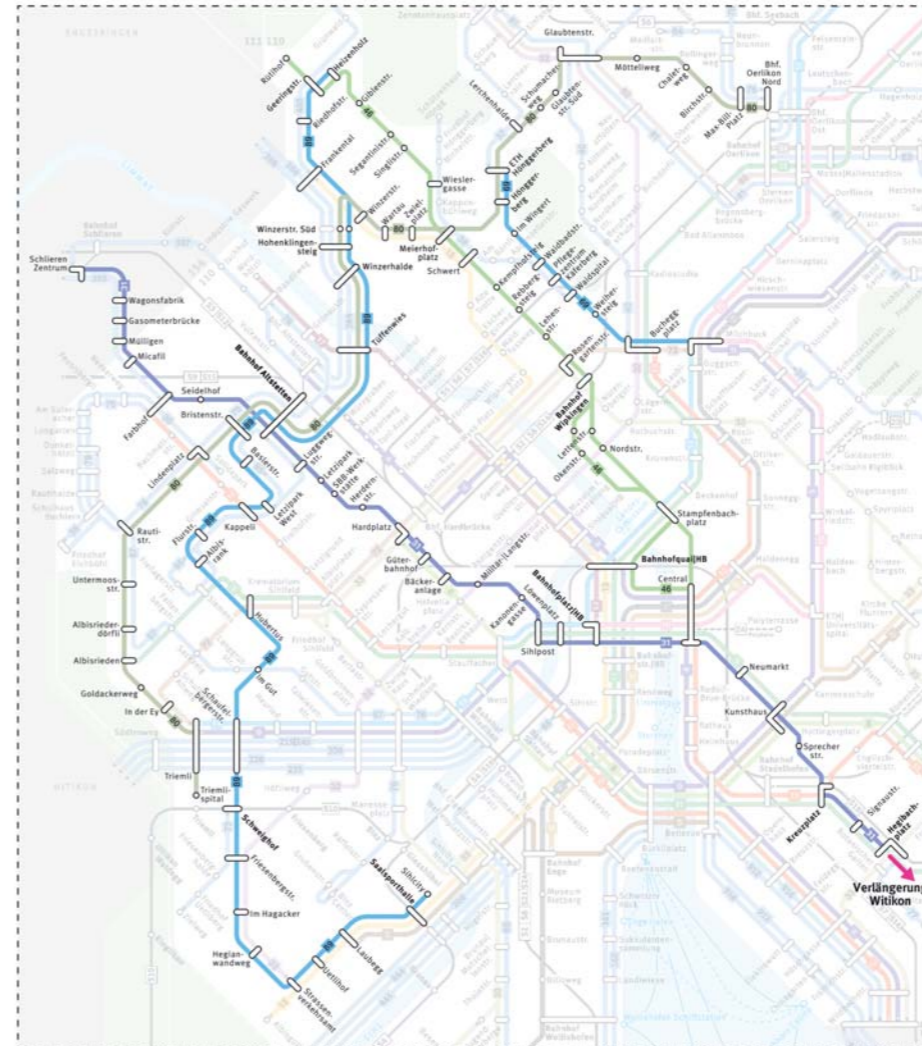
Auf die Jahre 2017 beziehungsweise 2020 ist eine Elektrifizierung der Linien 80 und 69 geplant. Diese zwei Linien können aufgrund ihrer grossen Nachfrage und der anspruchsvollen Topographie in hohem Mass von den Vorteilen des Trolleybusses profitieren. Sie sind heute bereits stark ausgelastet, was sich mit der geplanten Erweiterung der ETH Höggerberg zuspitzen wird. Zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe werden auf beiden Linien in den Hauptverkehrszeiten Verstärkungskurse eingesetzt, zudem sollen für die Linie 80 in der Binzmühlestrasse Busbevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden. Mit ihrer Trolleybusstrategie wollen die VBZ einen Beitrag an die hohen Umweltziele der Stadt Zürich leisten und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss verringern, indem sie das Netz weiter elektrifizieren. Schon heute werden rund 80 Prozent aller VBZ-Fahrgäste mit Elektroenergie befördert – dieser Wert soll in Zukunft noch steigen.

Als einzige langfristige Busmassnahme hat sich eine Achse Bahnhof Altstetten – Schmiede Wiedikon herauskristallisiert. Einerseits soll sie diese beiden Entwicklungsgebiete miteinander verbinden, andererseits die Er-

80 89 184 185

schliessung der Entwicklungsachse Flurstrasse/Letzi verbessern. Ab Schmiede Wiedikon besteht die Option zur Durchbindung Richtung Sihlcity – Wollishofen.

Natürlich werden neben den strategischen Ausbauten auch weiterhin Jahr für Jahr im Rahmen des Fahrplanverfahrens kleinere Änderungen am Busnetz vorgenommen. Diese richten sich nach den kurzfristig absehbaren Entwicklungen.



- 31** Beschleunigung im Abschnitt Bahnhof Altstetten – HB (2017).
- 33** Bahnhof Tiefenbrunnen – Triemli (2014).
- 46** Eilbuskonzept.
- 69** Elektrifizierung (2017).
- 70** Verlängerung bis Bahnhof Wollishofen (2017).
- 72** Milchbuck – Morgental (2014), neue Haltestelle Hertersteg (2017).
- 75** Verlängerung bis Schwamendingerplatz (2016).
- 80** Elektrifizierung (2020).
- 89** Hauptlinie mit integriertem 7,5-Takt auf dem Südost.
- 184** Verlängerung bis Bahnhof Wollishofen (2017).
- 185** Verlängerung bis Bahnhof Wollishofen (2017).



# T2 T3 1

## ROSENGARTENTRAM UND TRAMLINIE 1: LANGFRISTIG BESTÄTIGT



MEHR ZUM THEMA

### T2

Auzelg – Hardbrücke – Farbhof.

### T3

Hirzenbach – Hardbrücke – Laubegg.

### 9

Wird ab Milchbuck zum Bucheggplatz geführt.

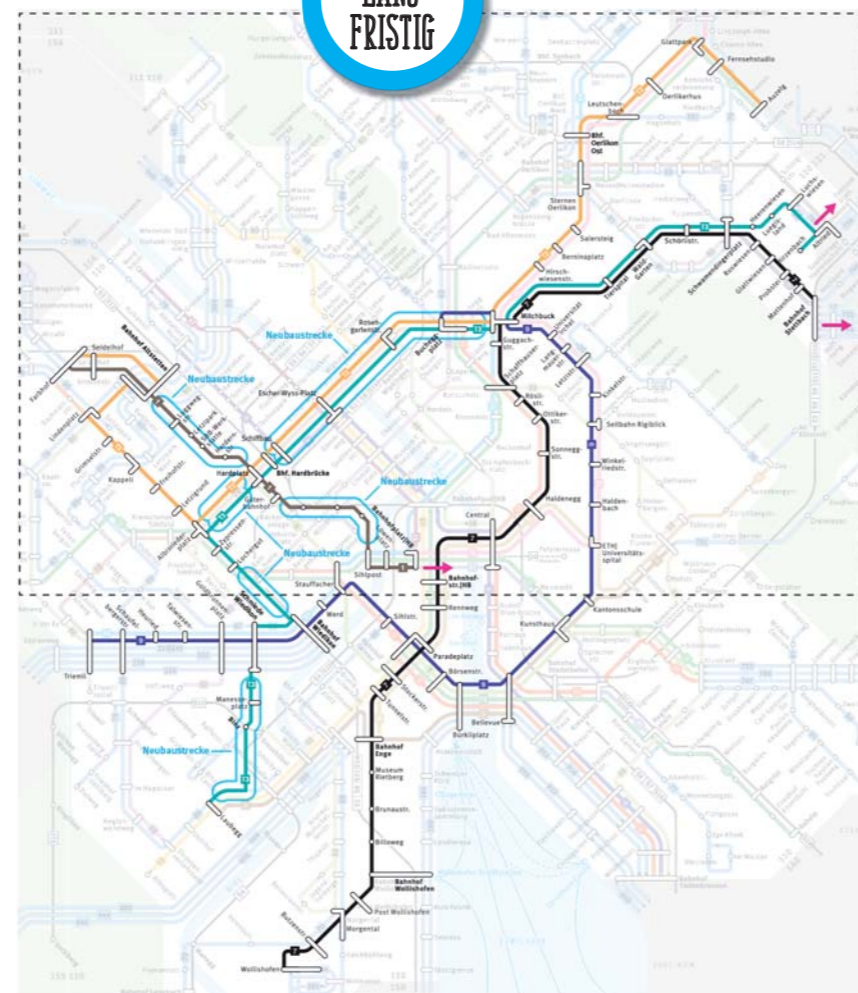
### 1

Farbhof – Bahnhof Altstetten – Hardbrücke – HB (Durchbindung z.B. mit Linie 6).

Das Rosengartentram hat aufgrund der Entwicklungsdynamik in Zürich-West und Zürich-Nord nach wie vor hohe Priorität. Es handelt sich dabei jedoch um ein komplexes Grossprojekt von Stadt und Kanton Zürich, das auch Ersatzmassnahmen für den motorisierten Individualverkehr beinhaltet. Im anspruchsvollen politischen Umfeld ist ein langer Planungsprozess notwendig. Das Rosengartentram schafft eine direkte Tramverbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West und entlastet so die Innenstadt. Von den zwei Achsen entlang der Rosengartenstrasse über die Hardbrücke kommt eine aus dem Entwicklungsgebiet Leutschenbach und führt nach Altstetten. Die zweite Achse verbindet Schwamendingen mit Zürich-West und führt vom Albisriederplatz als Südtangente weiter über den Bahnhof Wiedikon nach Laubegg. Die neue Linie schafft Kapazitäten zwischen Glattpark und Oerlikon, wo eine Nachfragesteigerung um 145 Prozent erwartet wird. Ausserdem wird der dynamische Korridor Badenerstrasse mit dem Entwicklungsgebiet Letzi an den Bahnhof Hardbrücke angebunden. Aufgrund der grossen Bedeutung der Achse Rosengarten wird geprüft, ob mittelfristig ein Busbetrieb zur schrittweisen Entwicklung der Strecke Sinn macht.

Die Tramlinie 1 zwischen Altstetten und Hauptbahnhof findet sich unter den Massnahmen mit geringerer Priorität. Mit der Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren und der Tramverbindung Hardbrücke wird die Trolleybuslinie 31 entlastet, womit der Druck zur Umstellung auf Trambetrieb sinkt. Positiv auf das Gesamtnetz würde sich eine Verknüpfung am Hauptbahnhof mit einer anderen Linie, zum Beispiel dem 6er, auswirken.

Zur Verbesserung der Stadtgrenzen überquerenden Vernetzung sind als zusätzliche langfristige Tramassnahmen bei entsprechenden Entwicklungen Tramverlängerungen im Raum Altried und Stettbach zu prüfen.



REALISIERUNG LANGFRISTIG

# DIE 5 VBZ-ZENTREN DER INNENSTADT.

Paradeplatz, Hauptbahnhof, Central, Bellevue und Stauffacher – an diesen fünf Haltestellen steigen täglich Tausende Personen ein, aus und um. Es sind die meistfrequentierten Haltestellen der Innenstadt und die Knotenpunkte, an welchen zahlreiche Linien zusammenführen.

Text: Elina Fleischmann

### GERADE IN DER INNENSTADT

stösst das VBZ-Netz immer mehr an seine Grenzen. Und auch die Prognosen zeigen, dass in Zukunft noch mehr Fahrgäste mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein werden. Die geplanten Linien werden die Problematik nochmals akzentuieren. Deshalb werden diese Knotenpunkte vorausschauend im Auge behalten: Bereits heute werden Effizienz- und Kapazitätssteigerungs-massnahmen beim bestehenden Bus- und Tramnetz geplant. So will man zum Zwecke eines besseren Verkehrsflusses stehende Trams auf der Bahnhof- und auf der Quai-brücke unbedingt vermeiden. ●



Pendler pro Tag: 58'504  
Tram-/Buslinien: 8



Pendler pro Tag: 149'883  
Tram-/Buslinien: 11



Pendler pro Tag: 45'860  
Tram-/Buslinien: 8



Pendler pro Tag: 75'823  
Tram-/Buslinien: 8



Pendler pro Tag: 52'162  
Tram-/Buslinien: 5



# PROGRAMM VERSUS OFFEN- HEIT

Ein Essay\*  
von ETH-Professor  
Vittorio Magnago  
Lampugnani



Städtebau ist eine Disziplin, die ein knappes Jahrhundert lang vernachlässigt wurde. Jetzt harrt sie der Neuentdeckung, Neubewertung und Neuerfindung.

Fotos:  
Basil Stücheli

«Der Geburtsort der modernen Demokratie ist nicht ein Wald, eine Patriziervilla oder Anwaltskanzlei, sondern ein urbaner Raum: die Agora von Athen.»

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI

**B**evor ein Stück Stadt erfunden wird, muss deren Programm erfunden werden. Dieser Prozess erfordert genauso viel Kreativität wie der Stadtentwurf, und letztlich genauso viel Poesie. Ein Programm, das ausschliesslich Wohnungen vorsieht, erzeugt Schlafghettos. Ein Programm, das nur Büros vorschreibt, erzeugt Arbeitsstädte, die nach Feierabend aussterben.

Ein gutes Programm umfasst ein schöpferisches Durch-, Mit- und Nebeneinander: Wohnungen für unterschiedliche Einkommens- und Gesellschaftsschichten; in sich differenzierte Arbeitsplätze; Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen, Universitäten und Spitäler; Bibliotheken, Museen, Kinos, Theater und Oper; Turnhallen, Sportstadion, Gärten und Parkanlagen, Bahnhöfe, Häfen und Flughäfen.

Natürlich besteht ein solches Programm aus Zahlen, Flächen, Bedarfsmittlungen. Aber diese Analysen müssen klug interpretiert und kombiniert werden: Das Wohnen und Arbeiten mögen getrennt gehören, aber nicht weit voneinander entfernt. Die Wohnfolgeeinrichtungen, die Erholungsräume und die Mobilitätsstrukturen müssen mit dem Wohnen und Arbeiten vermischt werden. Nur so ergeben sich kurze Wege, Synergien und überhaupt das, was wir als Urbanität bezeichnen.

Dieses Programm muss, bevor es Stadt wird, in einen Plan umgesetzt werden. Und dieser Plan muss zuerst die öffentlichen Räume bestimmen. In der Stadtplanung der letzten Jahrzehnte sind diese öffentlichen Räume zunehmend in den Hintergrund getreten – das, was übrig blieb nach der Bestimmung der Erschliessungsflächen und privaten Parzellen, geriet überwiegend zu «Restraum», den es nachträglich zu verhübschen galt. Doch genau das Gegenteil muss geschehen. Denn der öffentliche

Raum ist weit mehr als das, was erforderlich ist, um die Erschliessungs- und Mobilitätsfunktionen der Stadt unterzubringen; auch weit mehr als eine hübsche Zutat für schöngeistige Faulenzer oder ein schlauer Anreiz zum heftigeren Konsumieren – er ist der historische Ort der «res publica» schlechthin.

Wir dürfen nicht vergessen: Der Geburtsort der modernen Demokratie ist nicht ein Wald, eine Patriziervilla oder Anwaltskanzlei, sondern ein urbaner Raum: die Agora von Athen. Die politische Geschichte unserer Zivilisation wurde auf den Plätzen unserer Städte gemacht. Bereits in jedem antiken Stadtprojekt Griechenlands oder Roms, das diesen Namen verdiente, wurden erst die Freiräume angelegt, die dann mit öffentlichen Bauten und Tempeln ausgestattet und mit Kunstwerken geschmückt wurden. Und die übrig bleibenden privaten Parzellen hatten sich ebenso der übergreifenden Stadtzeichnung zu unterwerfen wie der einzelne Mensch der Gemeinschaft.

## DIE STADT PRÄGT DIE CHARAKTERE

Heute sind die Mechanismen der Politik, Religion, Ökonomie und Kultur subtiler und diffuser – doch auf urbane Räume können und wollen sie nicht verzichten. Nach wie vor erlebt man grosse politische Veranstaltungen, Feste oder Konzerte auf den Dom-, Markt- oder Hauptplätzen der Metropolen, nach wie vor verleiht der Papst seinen Ostersegen auf dem Petersplatz in Rom. Und nicht zuletzt ist die Stadt nach wie vor jener Ort, den der schottische Philosoph und Ökonom David Hume 1752 im Essay «Von der Verfeinerung in den Künsten» beschrieb: «Je mehr sich diese verfeinerten Künste fortbilden, um so geselliger werden die Menschen. Sie ziehen gruppenweise in die Stadt, lieben es, Wissen aufzusaugen und auszuteilen (...), ihren Geschmack in Konversation und Lebensführung, in Kleidung und Einrichtung vorzuführen. Beide Geschlechter begegnen sich in einer leichten und geselligen Art und Weise, und die Charaktere wie auch das Benehmen der Menschen verfeinern sich entsprechend.»



MEHR ZUM  
THEMA

\*Dies ist die gekürzte Fassung eines Essays, welches am 27.4.2013 in der Neuen Zürcher Zeitung publiziert wurde.





#### PASCALE FOLINI

LEBT IN SCHLIEREN UND IST OFT IM ASVZ, DEM AKADEMISCHEN SPORTVERBAND ZÜRICH, ANZUTREFFEN.

«ICH WÜRD E EINEN AUSBAU DES NACHTNETZES BEGRÜSSEN.»

PASCALE FOLINI, 22, BENUTZT DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR, UM AN DIE ETH ODER ZU IHREM FREUND ZU GELANGEN.

«Die VBZ vereinfachen mein Leben massiv, zudem finde ich die Werbung oft sehr originell, zum Beispiel jene mit den zwei Politikern Mörgeli und Jositsch», erzählt die in Schlieren wohnhafte Studentin der Lebensmittelwissenschaften. «Was ich aber begrüßen würde, wäre ein Ausbau des Nachtnetzes, vergleichbar mit jenem von ausländischen Grossstädten.»

## «Ein neues Stadtquartier braucht einen Autor, einen Architekten mit einer Handschrift und viel Wissen um die Stadt.»

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI

Im Sinn der europäischen Aufklärung beschwört Hume die Stadt als Dispositiv zur Verbesserung des Menschen. Um diesen Anspruch einzulösen, müssen die öffentlichen Räume nicht nur ausgespart, sondern gestaltet werden. Rezepte dafür gibt es nicht, sehr wohl aber Beispiele – die grossartigen Strassen, Plätze und Parkanlagen, die in der Vergangenheit geschaffen wurden und deren wir uns heute immer noch erfreuen. Sie bilden ein erlebbares Gedächtnis an Strategien, das auf gegenwartsbezogene Ansprüche hin befragt werden muss.

#### ERFINDEN UM JEDEN PREIS

Zu den verheerendsten Missverständnissen, die den zeitgenössischen Städtebau plagen, gehört jenes der Erfindung um jeden Preis. Jeder Architekt, der sich anschickt, ein Stück Stadt zu planen, meint, sich von allem verabschieden zu dürfen, was vor ihm war, sich von allem absetzen zu können, was um ihn ist. Mehr noch: Er meint, unbedingt anders und neu sein zu müssen, weil er sonst Gefahr läuft, als rückwärtsgerwandter Langweiler verspottet zu werden.

Das war jahrtausendlang anders: Sosehr die öffentlichen Räume und Gebäude – die sakralen wie die weltlichen – ein besonderes Gesicht erhielten, so wenig sollten sich die Wohnbauten hervortun. Sie wurden optimiert, standardisiert und hatten von der Norm, die sich oft aus den Lebensbedingungen ergab, möglichst wenig abzuweichen. Noch Mitte des 18. Jahrhunderts riet Pierre Le Muet, ein französischer Architekt, der mit dem Handbuch «Manière de bien bastir pout toutes sortes de personnes...» (1623) ein bedeutendes Stadtbaumannual schuf, jedes neue Haus in einer Strasse möglichst dem anzupassen, was bereits dort stand. Das wurde vielerorts getan, und so stellen sich die meisten Städte, die wir bewundernd lieben, als harmoni-

sche Abfolgen des immer Gleichen oder zumindest Ähnlichen dar. Es ist unstrittig, dass das Programm für ein urbanes Projekt nur politisch formuliert werden kann. Und dazu braucht es die Debatte, vielleicht auch unbequeme und unpopuläre Vorgaben. Aber ein neues Stadtquartier braucht auch einen Autor, einen Architekten mit innovativen Lösungen: Schönes entsteht nur dann, wenn man jemanden, dem man die Kompetenz zutraut und dem man vertraut, machen lässt. Auch wenn jede grössere Stadt eine Überlagerung verschiedener Planungen und zuweilen sogar eine Collage ist – ein Stadtviertel ist nur dann der Rede wert, wenn es von einem Stadtbauer gezeichnet wurde – allein und mit grosser Freiheit, das gilt für Bern wie für Sabbioneta. Für das Rom von Sixtus V. und Domenico Fontana wie für das Paris von Napoléon III und Georges-Eugène Haussmann, für das Barcelona von Ildefonso Cerdà ebenso wie für Hendrik Petrus Berlares Amsterdam Süd.

#### PLANUNG FÜR DAS UNPLANBARE

Vieles ist heute anders als in jener Vergangenheit: Die Mittel sind unzureichend, die Akteure zerstritten, weil sie gegensätzliche Interessen vertreten, das Bewusstsein des unzulänglichen Wissens über die Stadt und ihre Entwicklungsgesetze wirkt paralisierend, der stetige Wandel, in dem unsere Metropolen, aber auch unsere Dörfer begriffen sind, lässt sie unfassbar erscheinen. Gerade deswegen ist es erforderlich, dass jemand mit Mut, vielleicht auch mit Übermut und einer Dosis Leichtfertigkeit, all das betrachtet, reflektiert – und sich daraufhin über manches hinwegsetzt, um der Stadt eine klare und einprägsame Form zu verleihen.

Das ist weniger gewagt, als es scheinen könnte. Robust entworfene Städte und Stadtteile leisten viel mehr als das, wofür sie ursprünglich vorgesehen waren. Deswegen wohnen und arbeiten wir nach wie vor gerne in Stadtstrukturen der Vergangenheit – obwohl diese für Menschen gebaut worden sind, die ganz anders lebten als wir, gewähren



► Alles im Blick, wenn es um die Entwicklung der Städte geht: ETH-Professor Vittorio Magnago Lampugnani



sie jeden Spielraum für moderne Lebensweisen. Mehr noch: Ihre eindeutigen Formen bieten Halt für unser Leben, das sich daran reiben kann, um in ihnen wirklich heimisch zu werden.

Letztlich ist aber jede Stadt so komplex, dass sie sich nicht wirklich planen lässt. Jedes Programm, das wir einer Stadt oder einem Quartier zugrunde legen, wird früher oder später obsolet und weicht anderen Bedürfnissen. Damit nicht auch die Stadt weichen muss, muss sie kräftig und flexibel genug sein, auch Lebensformen aufzunehmen, die wir nicht vorhergesehen haben, vielleicht auch gar nicht vorhersehen konnten. Denn was heute unzeitgemäss und eigenwillig erscheinen mag, wird möglicherweise morgen als richtig und tragfähig erkannt. ●

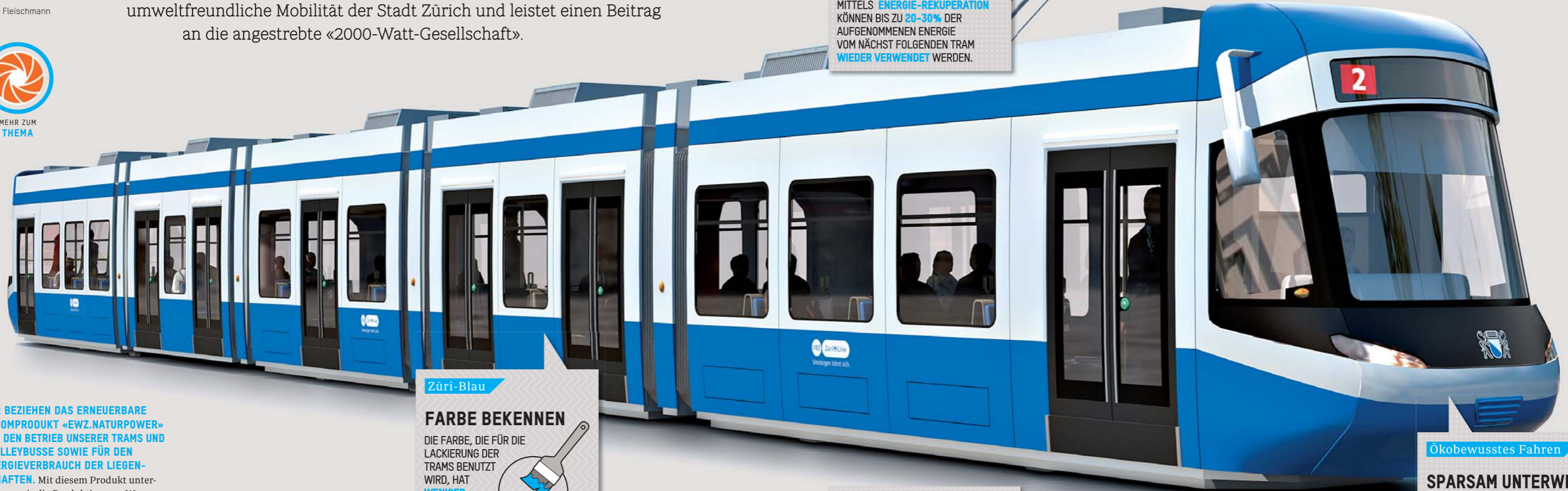
**Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani** lehrt Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich, ist Architekt in Mailand und Autor zahlreicher Publikationen. Über seine Arbeit als Stadtbauer erschien im GTA-Verlag, Zürich, das Buch «Stadt-Bau als Handwerk. Elf Gespräche und sieben Projekte 1999–2011».

# DIE ENERGIEWENDE BEI DEN VBZ



Wer mit den VBZ unterwegs ist, unterstützt die öffentliche, umweltfreundliche Mobilität der Stadt Zürich und leistet einen Beitrag an die angestrebte «2000-Watt-Gesellschaft».

Text:  
Elina Fleischmann



**WIR BEZIEHEN DAS ERNEUERBARE STROMPRODUKT «EWZ.NATURPOWER» FÜR DEN BETRIEB UNSERER TRAMS UND TROLLEYBUSSE SOWIE FÜR DEN ENERGIEVERBRAUCH DER LIEGENSCHAFTEN.** Mit diesem Produkt unterstützen wir die Produktion von Wasserkraft sowie den Bau und Ausbau von Biomasse- und Windanlagen. Sämtliche Autobusse für den Linienbetrieb werden mit Dieselmotoren angetrieben. Mit dem Strombezug für die Wartehallenbeleuchtung und für die Ticketautomaten fördern wir die Erneuerung und den Bau von Wasserkraftwerken nach höchsten ökologischen Kriterien. In Zukunft möchten wir den Strombedarf vermehrt durch Eigenproduktion decken. Deshalb wurde auf dem Dach des Tramdepots in Wollishofen eine 2'500m<sup>2</sup> grosse Photovoltaikanlage installiert. Mit dem produzierten Jahresertrag könnte ein Cobra-Tram die Erde mehr als einmal umrunden.

## NÄCHSTER HALT: RECYCLING

VBZ UND ERZ (ENTSORGUNG UND RECYCLING ZÜRICH) BETREIBEN GEMEINSAM **DAS E- UND DAS CARGO-TRAM**. DARIN KÖNNEN AN VERSCHIEDENEN HALTESTELLEN ELEKTROGERÄTE, SPERRGUT, STEINGUT, GROSSMETALL UND FLACHGLAS ENTSORGT WERDEN.

### Cargo-Tram

### Züri-Blau

#### FARBE BEKENNEN

DIE FARBE, DIE FÜR DIE LACKIERUNG DER TRAMS BENUTZT WIRD, HAT **WENIGER GIFTSTOFFE** ALS EINE HERKÖMMLICHE FARBE.



#### EINE SAUBERE SACHE

IN DEN WASCHANLAGEN DER DEPOTS IRCHEL UND KALKBREITE WERDEN DIE TRAMS MIT **GESAMMELTEM REGENWASSER** GEREINIGT.

### Energie-Rekuperation

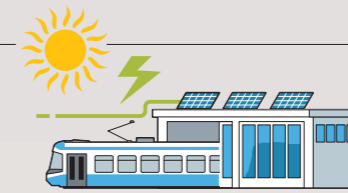
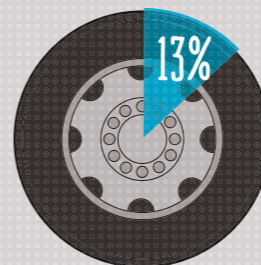
#### EFFIZIENTES TRAM

MITTELS **ENERGIE-REKUPERATION** KÖNNEN BIS ZU **20-30%** DER AUFGENOMMENEN ENERGIE VOM NÄCHST FOLGENDEN TRAM **WIEDER VERWENDET** WERDEN.

### Nutzung Bremsenergie

#### EINE RUNDE SACHE

DIE NEUE TROLLEYBUSGENERATION NUTZT DIE BREMSENERGIE UND KANN DARAUS **BIS ZU 13% IHRES ENERGIEBEDARFS** PRODUZIEREN.



### SONNE TANKEN & STROM PRODUZIEREN

AUF DEM DEPOTDACH IN WOLLISHOFEN WURDE EINE 2'500m<sup>2</sup> GROSSE PHOTOVOLTAIKANLAGE INSTALLIERT. MIT DEM PRODUZIERTEN JAHRESERTRAG KÖNNTE EIN COBRA-TRAM **DIE ERDE MEHR ALS EINMAL** UMRUNDEN

### WIR SIND GRÜNFAHRER

WIR BEFÖRDERN **80%** DER FAHRGÄSTE MIT ELEKTROENERGIE, DAS SIND RUND **720'000 MENSCHEN** PRO TAG.



### Ökobewusstes Fahren

#### SPARSAM UNTERWEGS

DIE TRAMPILOTINNEN UND TRAMPILOTEN WERDEN IN IHRER AUSBILDUNG AUF EINE **ENERGIE-SPARENDE FAHRWEISE** GESCHULT.





# IN DER NACHT EIN DEPOT, AM TAG EIN KRAFTWERK

Das Depot in Wollishofen wurde im letzten Jahr instand gesetzt. Im Rahmen der Sanierung war es den VBZ ein grosses Anliegen, den eigenen Elektrizitätsbedarf vermehrt erneuerbar zu produzieren. Deshalb wurde auf dem Dach des Tramdepots eine 2'500 m<sup>2</sup> grosse Photovoltaikanlage installiert.



Text:  
Elina Fleischmann

Die VBZ nutzen das neu sanierte Gebäude in der Nacht als Depot für ihre Trams. Am Tag, während die Trams in der Stadt unterwegs sind, produziert die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Gebäudes Strom für den Eigenverbrauch. Diese liefert den VBZ jährlich 250'750 kWh natürlich produzierten Strom, was etwa dem Verbrauch von 56 Minergiehäusern entspricht. Mit dem produzierten Jahresertrag könnte ein Cobra-Tram die Erde mehr als einmal umrunden. Die Panels sind wiederum so aufgestellt, dass sie von Passanten auf der Strasse nicht bemerkt werden und damit das Ortsbild nicht verfälschen. Ebenfalls wurde im Keller eine Holzschnitzheizung installiert. Statt Öl werden durch Holzabfälle produzierte Pellets verfeuert, die das ganze Tramdepot mit erneuerbarer Energie beheizen. Damit wurde das gesamte Gebäude ökologisch und ökonomisch sinnvoll saniert und leistet zukünftig einen Beitrag an die angestrebte

2000-Watt-Gesellschaft der Stadt Zürich. Ab Sommer 2014 wohnen auf dem Dach in Wollishofen tausende von Bienen von WABE 3. So trägt die VBZ zur Biodiversität in der Stadt Zürich bei.

#### NEUBAU IN ALTER FRISCHE

Das Gebäude befindet sich weitgehend im Originalzustand, sowohl die Hülle als auch die Tragstruktur und die Haustechnik waren veraltet. Den Architekten ist es gelungen, das städtebaulich und architektonisch wertvolle Tramdepot zu überholen, ohne denkmalpflegerische Aspekte zu vernachlässigen. Neben dem denkmalpflegerischen Ansatz standen bei der Sanierung auch energietechnische Überlegungen im Mittelpunkt. So wurden unter anderem neue Isoliergläser auf den Innenseiten der Hallenfenster angebracht, die die Wärmebilanz optimieren.

Mehr zum Depot Wollishofen:  
[www.youtube.com/vbzuerilinie](http://www.youtube.com/vbzuerilinie)



► THOMAS SCHENK  
AUTOR & EX-TRAMFÜHRER

Schlage ich die Zeitung auf und lese von einer Erweiterung des Zürcher Tramnetzes, werde ich neidisch. Weshalb, frage ich mich, habe ich meine Stelle als Tramführer aufgegeben und konzentriere mich auf das Schreiben? Natürlich vermisse ich nicht alles, was mit dem «Pilotieren von Tramzügen» zusammenhängt, wie es inzwischen bei den VBZ trendig heisst. Die Fahrt mit dem Velo ins Depot bei Starkregen – morgens um halb fünf, wenn noch keine Trams unterwegs sind – am wenigsten.

Um was ich meine alten Kolleginnen und Kollegen aber geradezu beneide: um die neuen Strecken. Das elegante Viadukt beim Glattzentrum (wo Auto- und auch Velofahrer Distanz halten). Die Verlängerung zum Flughafen (wo sich Kerosin, dieser Duft der Ferne, schnüffeln lässt). Und die schientechnische Meisterleistung bei der Station Opernhaus. Vollkommen unbemerkt von der Öffentlichkeit ist hier, vor vier Jahren schon, eine einzigartige Weiche verlegt worden: Bevor es vom Seefeld her rechts zum Bahnhof Stadelhofen geht (leider nur in Ausnahmefällen, im regulären Betrieb wird der kurze Abschnitt nicht befahren), da werden die Geleise erst elegant nach links geführt. Anders gesagt: Die Fahrzeuge müssen ausholen. Hier möchte ich mit der Linie 2 eine Umleitung fahren und mit dem Tram kurz auf die Gegenseite ausweichen. Ein bisschen so, wie es die Eléctricos in den engen Gassen Lissabons tun, diesem Mekka der Tramschienenkunst.

# EINSTEIGEN UND MITREDEN



Auf unseren Social Media Kanälen diskutieren wir mit unseren Fans über Mobilitätsthemen, gewähren einen Blick hinter die Kulissen oder teilen spannende News. Liken, folgen, teilen und schon geht's los!



#### DIE ZÜRI-LINIE AUF FACEBOOK

In den Fahrzeugen der VBZ begegnen sich täglich gegen 900'000 Fahrgäste – das ist eine grosse Bühne für unzählige spannende Geschichten. Über diese Geschichten berichten und diskutieren wir auf Facebook. Wir freuen uns über jede neue Anhängerin und jeden neuen Anhänger, die sich am Mobilitätsdiskurs der Stadt Zürich beteiligen.

[www.facebook.com/zuerilinie](http://www.facebook.com/zuerilinie)



#### DIE ZÜRI-LINIE AUF TWITTER

Neu führen wir auch auf Twitter den Dialog. Ob für Unternehmensnews, ÖV-Themen im Allgemeinen oder spannende Trends. Unser Twitter-Kanal bietet die Möglichkeit zur schnellen und direkten Kommunikation. Folgen Sie uns und diskutieren Sie mit.

[www.twitter.com/vbz\\_zueri\\_linie](http://www.twitter.com/vbz_zueri_linie)



#### DIE ZÜRI-LINIE AUF YOUTUBE

Sämtliche Videos von und für die VBZ werden in regelmässigen Abständen auf Youtube geladen. Einblicke in diverse Abteilungen der VBZ, Anleitungen zu verschiedensten Bereichen des VBZ-Kundenservices, Impressionen vom Züri Fäscht 2013 oder unsere abwechslungsreichen Werbespots – alles kompakt auf dem Youtube-Kanal «vzbzuerilinie».

[www.youtube.com/vbzuerilinie](http://www.youtube.com/vbzuerilinie)

# ZÜRICH'S URBANE TRENDS

Damit sich ein Trend entwickeln kann, braucht es reichlich Menschen auf kleinem Raum, die miteinander im Austausch stehen. In Städten werden Trends daher viel eher sichtbar als auf dem Land. So auch in Zürich.

Text & Fotos:  
Elina Fleischmann



Viele derzeit wahrnehmbare Trends haben erfreulicherweise mit verantwortungsvollem Handeln zu tun – wir kaufen nicht mehr alles neu oder nur, weil es günstig ist, vielmehr achten wir darauf, woher ein Produkt kommt und mit welchen Materialien und unter welchen Bedingungen es hergestellt wird. Wir teilen Autos, Kleider, Wohnraum und vieles mehr. Wir nehmen Rücksicht auf die Natur und die

Menschen, mit denen wir die Stadt als gesellschaftliches, kulturelles und soziales Milieu teilen. Wir haben uns in Zürich umgeschaut und sind dabei auf neue, aber auch auf bereits etablierte Trends gestossen. **EIN FASHION SWAP** (engl.: to swap = tauschen) ist eine 2-3 stündige Tauschbörse für hochwertige, gebrauchte Kleidung an einem coolen Ort, meist mit

Barbetrieb. Das Credo lautet: Tauschen statt kaufen. **LOKALE, FAIRE UND BIOLOGISCHE PRODUKTE** sind nicht nur im Foodbereich sehr gefragt, auch andere Konsumgüter werden danach ausgewählt. **NACHHALTIGER STÄDTEBAU** zielt darauf ab, ökologisch verträgliche und ressourceneffiziente Bauweisen wirt-

schaftlich umzusetzen – für eine bessere Lebensqualität in unserer Stadt. **GENOSSENSCHAFTLICHES WOHNEN** in Städten ist deshalb so wichtig, weil Kosten geteilt werden und die Ziele sowie die Zukunft gemeinsam geplant werden können. **DIE URBANE MOBILITÄT** trägt erheblich zum ökologischen und verantwortungs-

vollen Lebensstil der Gesellschaft bei. Mit Tram und Bus werden in Zürich am meisten Leute von A nach B und C transportiert – und dies absolut umweltfreundlich. Beim **GUERRILLA GARDENING** pflanzen Menschen mitten in einem Verkehrskreislauf Kräuter an oder verschönern die Trottoirs mit Blumen. Andere versuchen sich als urbane Gärtnerinnen und Gärtner

und bauen auf dem eigenen Stadtbalkon Gemüse und Kräuter an. Lokalkolorit mitten in der Urbanität. Auf dem VBZ-Dach in Altstetten wohnen **12 BIENENVÖLKER** von WABE 3 (wabe3.ch). Dank dem Trend des Urban Gardening finden die Bienen auch mitten in der Stadt genügend Blüten. **STREETART** ist sicherlich nicht neu, verändert die Stadt aber stets aufs Neue. Die Künstler möchten Themen setzen,

ihre Galerie ist der urbane Raum, ihre Präsentationswände sind die Mauern der Stadt. Ihr Anliegen ist nicht das grosse Geld, sondern die Verschönerung des Stadtraums – und das Anstossen einer lustvollen Diskussion über die Kreativität im Kleinen wie im Grossen. **IM BEREICH DES SPORTS** beobachtet man derzeit höchst unterschiedliche Trends. Einer geht zurück zum Ur-

sprung: Wandern, das gerade bei Städtern richtiggehend boomt. Ein anderer heisst Bootcamp: Eine Gruppe sportiver Menschen trifft sich frühmorgens oder nach der Arbeit zum gemeinsamen ambitionierten Fitnessstraining auf öffentlichen Wegen und in Parks, als «Geräte» dienen Brückengeländer oder gar Bäume – und die Coaches legen bisweilen durchaus militärischen Drill an den Tag.

## 10 TIPPS > FÜR EIN BESSERES STADTLIBEN > 10 TIPPS > FÜR EIN BESSERES STADTLIBEN > 10 TIPPS > FÜR EIN BESSERES STADTLIBEN > 10 TIPPS > FÜR EIN BESSERES STADTLIBEN

1. **BIO-KOCHWETTBEWERB**  
Veranstalten Sie einen Kochwettbewerb mit lokalen Bio-Produkten.
2. **KRÄUTERGARTEN**  
Himbeeren, Pfefferminze & Co. auf dem Balkon anpflanzen und sich damit selbstgemachte Drinks mixen.
3. **ÖV**  
Auf umweltfreundliche Verkehrsmittel Tram, Bus und Velo umsteigen. Es lohnt sich.
4. **TAUSCHEN STATT KAUFEN**  
Zum Beispiel an Swap-Parties für Kleider ([www.zuerichtauscht.ch](http://www.zuerichtauscht.ch)).
5. **ZÜRI SCHLAFLOS**  
Die ultimative Freizeit-App mit über 170 Tipps quer durch Zürich (erhältlich im AppStore).
6. **SOLARENERGIE NUTZEN**  
Richten Sie Solarpanels auf Ihren Wohnungs- oder Hausdächern ein.
7. **NACHHALTIGKEITS-BLOG**  
Lesen Sie regelmässig den Nachhaltigkeitsblog von LAMM: [www.montagsmailer.ch](http://www.montagsmailer.ch)
8. **DAS RECYCLING-ABO**  
Keine Zeit zum Entsorgen? Lösen Sie ein Recycling-Abo von Mr. Green: [www.mr-green.ch](http://www.mr-green.ch)
9. **FLOHMARKT**  
Die neue Küche mit verschiedenem Geschirr vom Flohmarkt ausstatten.
10. **WWF-RATGEBER-APP**  
Für noch mehr Tipps einfach den WWF-Ratgeber im AppStore downloaden.

## KATJA WEBER

HAT MIT FREUNDEN DEN «FRAU GEROLDS GARTEN» IM KREIS 5 INS LEBEN GERUFEN.

«DIE LINIEN DER VBZ SIND FÜR MICH WIE DIE ADERN DER STADT.»

KATJA WEBER, 33, SCHÄTZT ES, WENN SIE NACH EINEM STRENGEN ARBEITSTAG IM TRAM GEMÜTLICH ABSCHALTEN KANN.

Für die umtriebige Veranstalterin, die demnächst wegen des Jobs häufiger in Berlin weilen wird, sind die VBZ-Linien so was wie die umweltfreundlichen Adern der Stadt: «Sie verbinden mich mit allem, was wichtig ist: Arbeit und Freunden, Terminen und Freizeit – und sie ermöglichen mir ein angenehmes Leben ohne Auto!

