



Erfahrungen und Perspektiven im Grossraum Zürich: Limmattalbahn und Tramtangente Nord



**Forum SVWG
28. Januar 2026
Wilfried Anreiter**



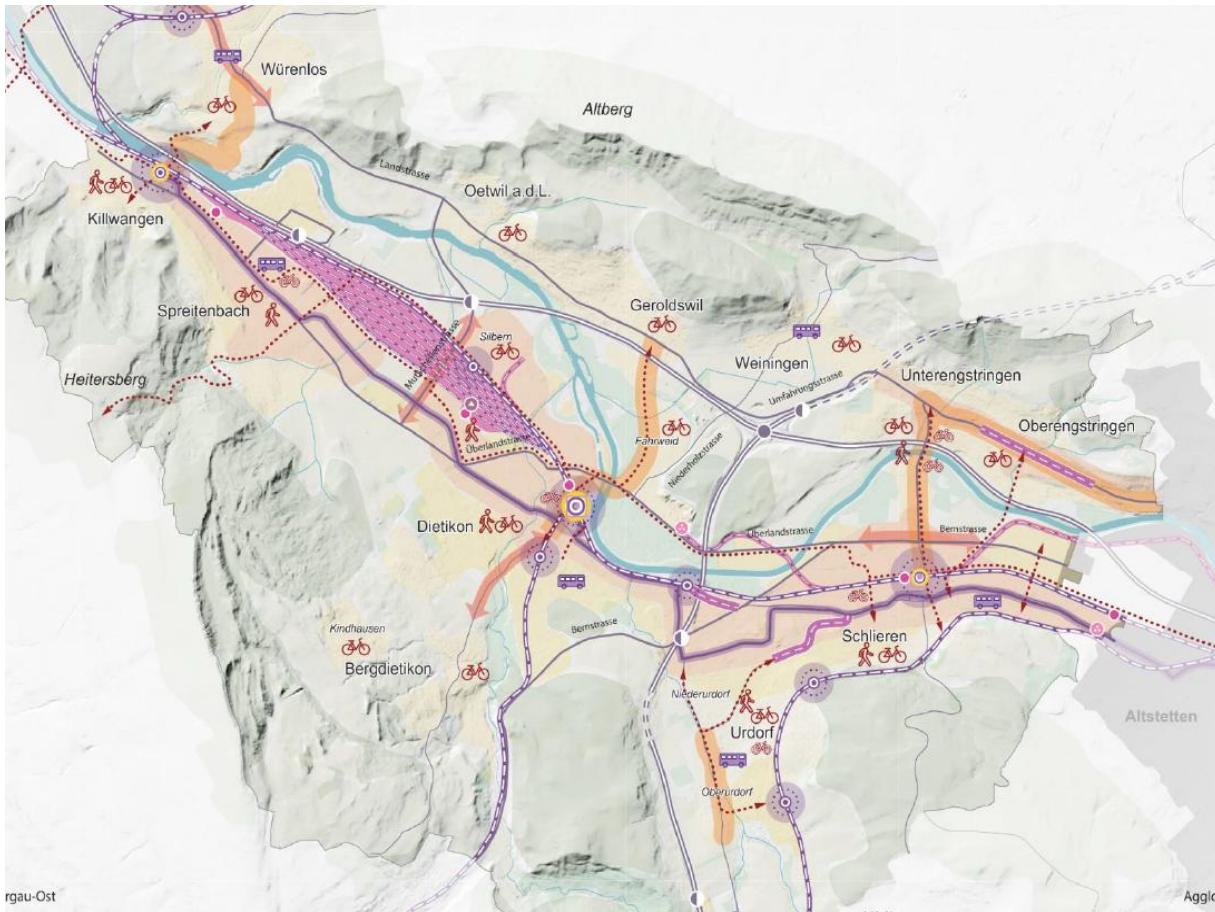
Limmattal

- **Dynamischer Wachstumsraum** zw. Zürich und Raum Baden (AG)
- **Einwohner:** 107'000 -> 134'000 (2040)
- **Beschäftigte:** 67'000 -> 74'000 (2040)
- **Wechselwirkung**
Siedlungsentwicklung <->
Verkehrsinfrastrukturen
- **Ziel Agglomerationsprogramm:** MIV-
Anteil an Tagesdistanz 63% -> 55%



Strategie Verkehr

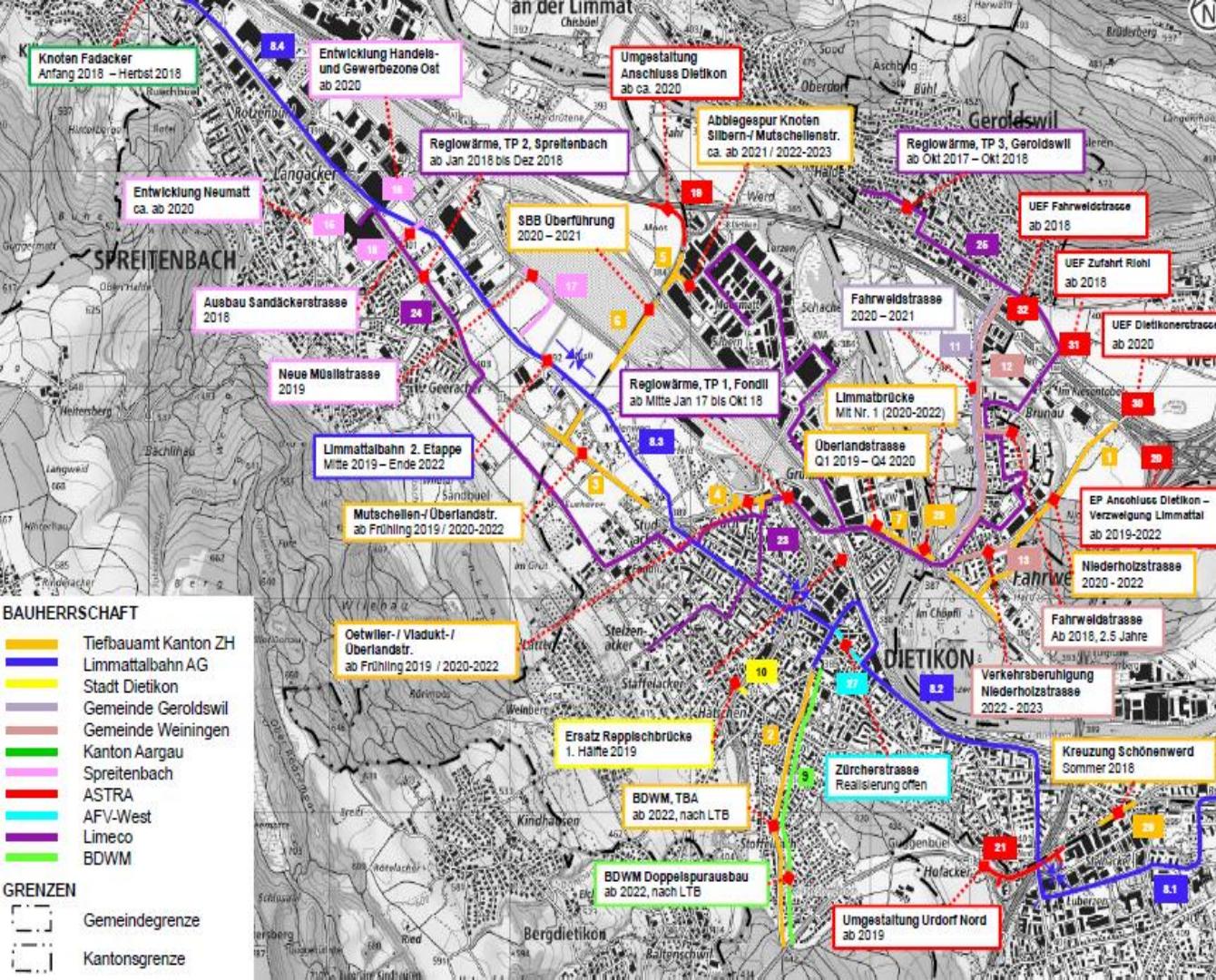
Agglomerationsprogramm Limmattal 5. Generation (2025)



- Verlagerung MIV
- Verkehrsdrehscheiben
- Güterverkehr Schiene
- Verkehrsmanagement
- Fernverkehr
- S-Bahn und Bus
- Mittelverteiler
- Veloinfrastruktur

Projekte

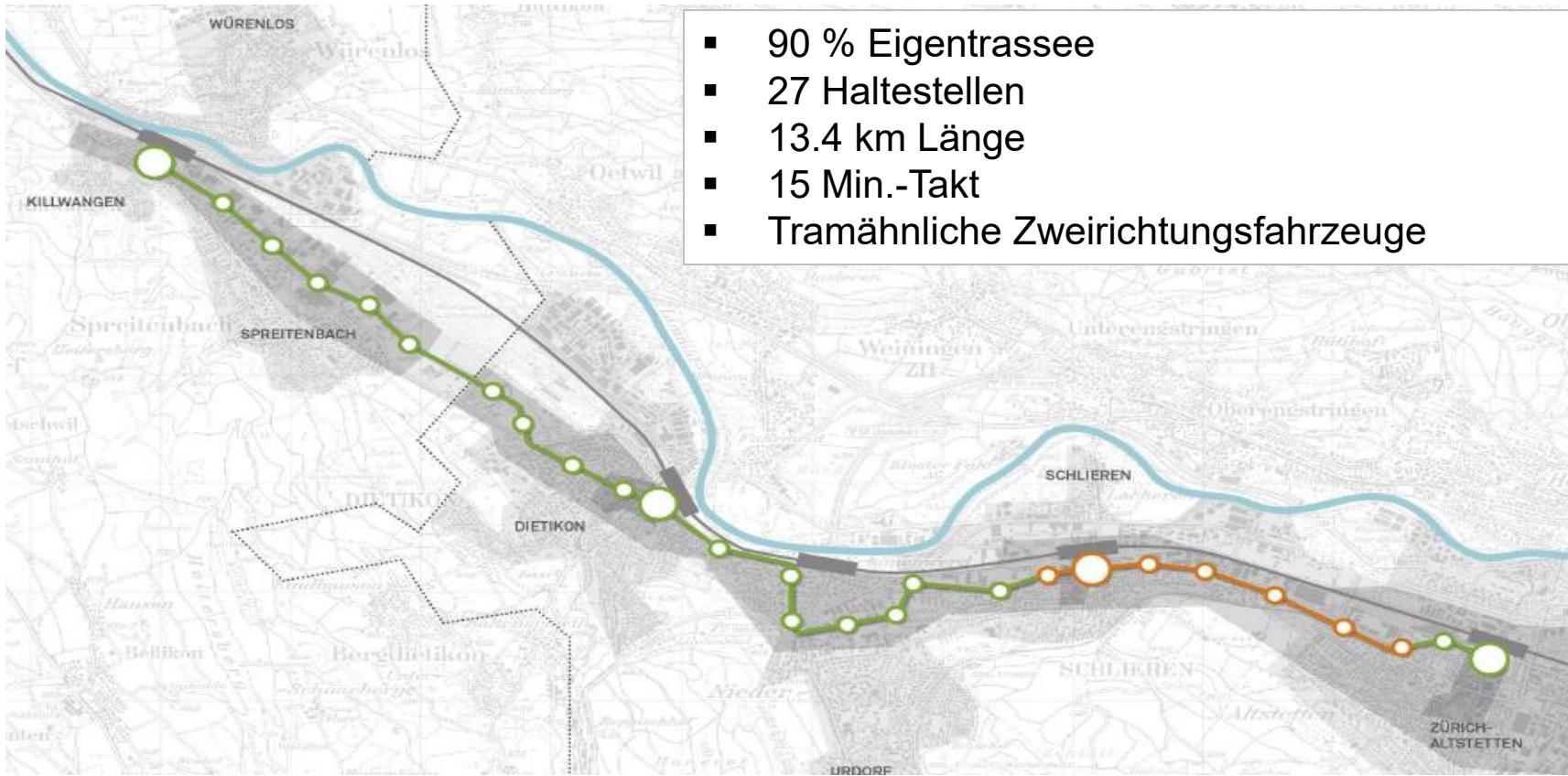
- Limmattalbahn
- Ausbau Überland- und Bernstrasse
- Ausbau A1 Nordumfahrung, Vollanschluss Schlieren
- MIV-Betriebskonzept (Verkehrssteuerung Strasse)
- Umsetzung Velonetzplan

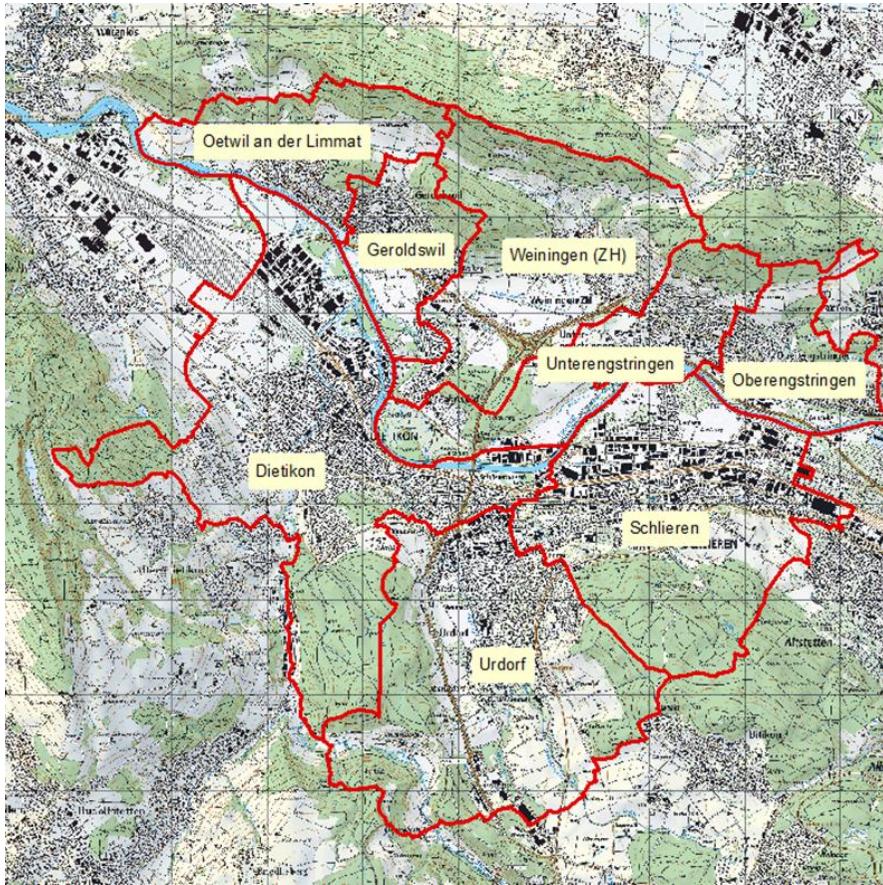




- Leistungsfähiger ÖV-Mittelverteiler
- Modal-Shift MIV -> ÖV
- Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Inbetriebnahme Dez. 2020
- Betreiber Aargau Verkehr AG (AVA)

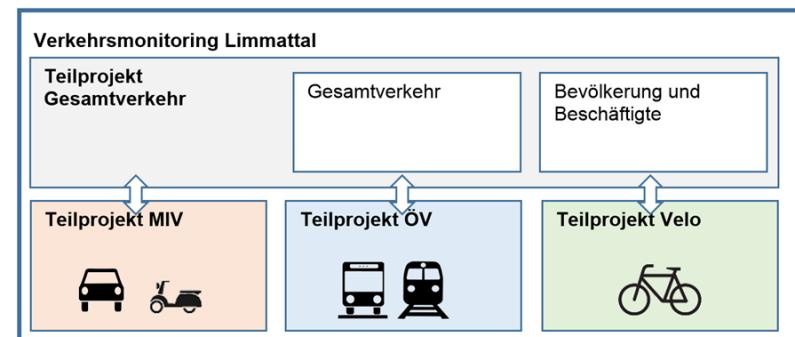
Limmattalbahn



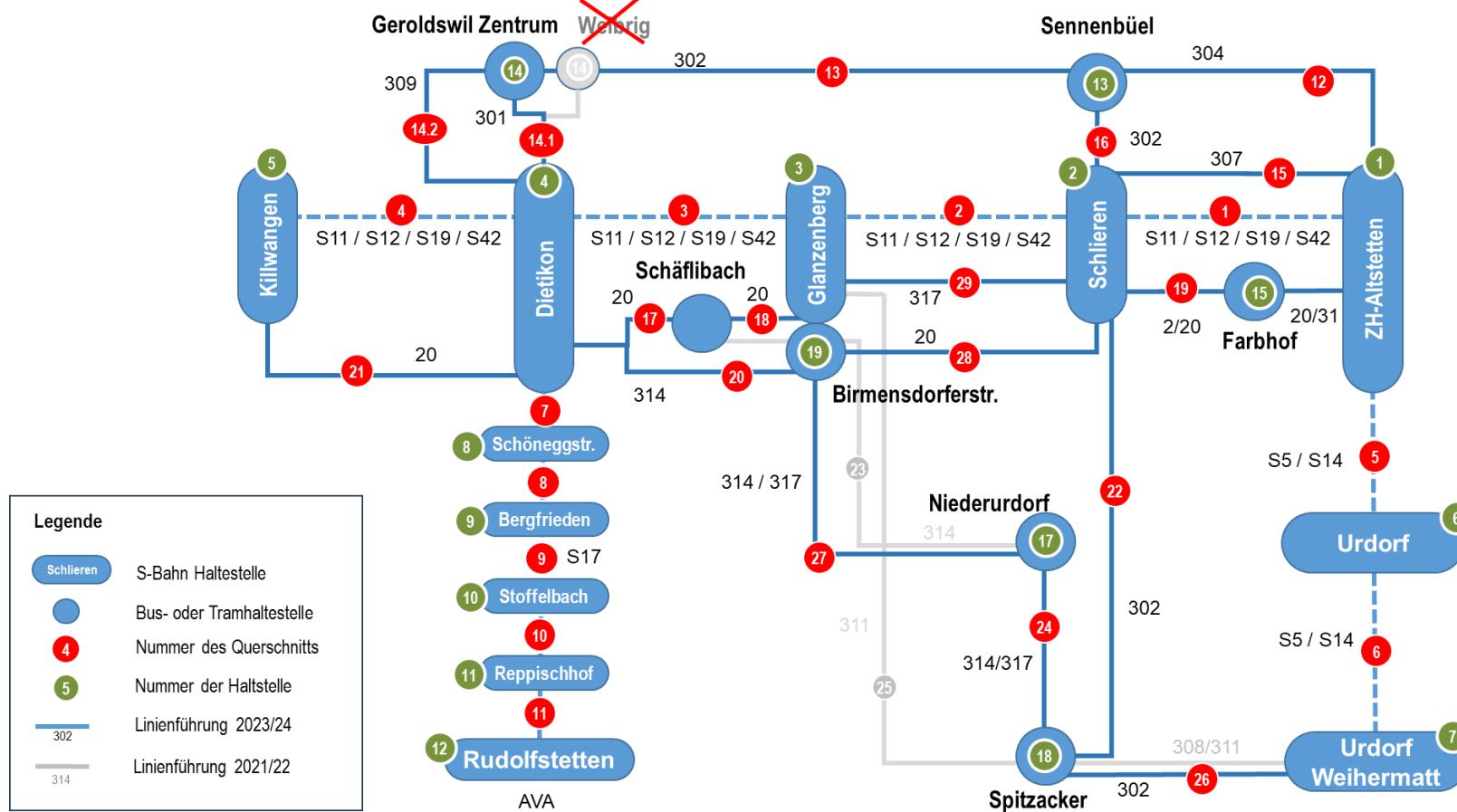


Geht die Entwicklung in die richtige Richtung ?

- Monitoring und Befragungen Verkehrsnachfrage
- periodisch seit 2015
- Wirkung von Siedlungsentwicklung, Infrastrukturen, betriebliche Massnahmen



Monitoringkonzept, Teil ÖV



Nachfrage S-Bahn

10



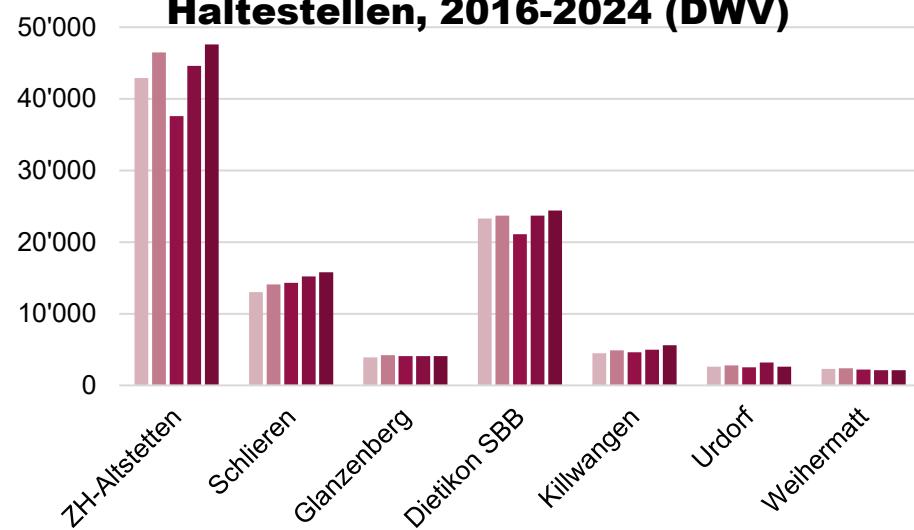
Amt für Mobilität



Entwicklung der Querschnittsbelastungen S-Bahn, 2016-2024 (DWV)



Entwicklung der Ein- und Aussteigenden an S-Bahn Haltestellen, 2016-2024 (DWV)



■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024

■ 2016 ■ 2018 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024

Nachfrage Bus und Tram

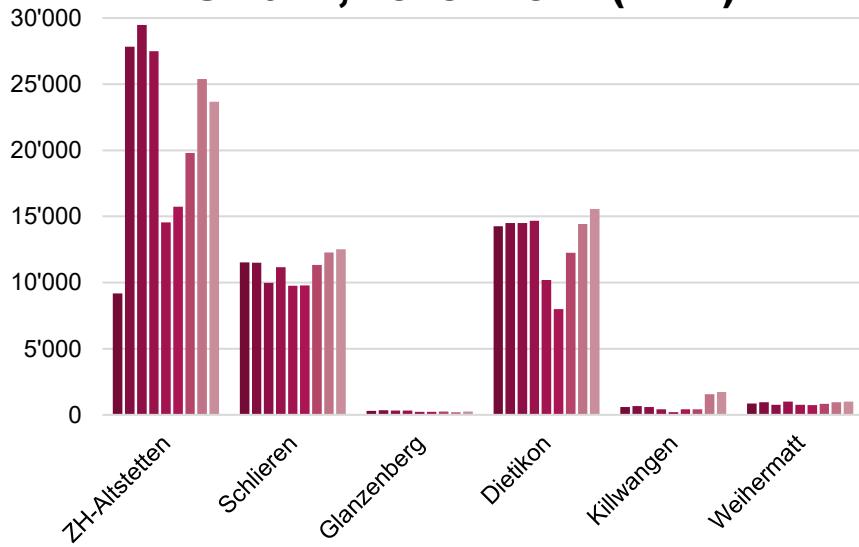
11



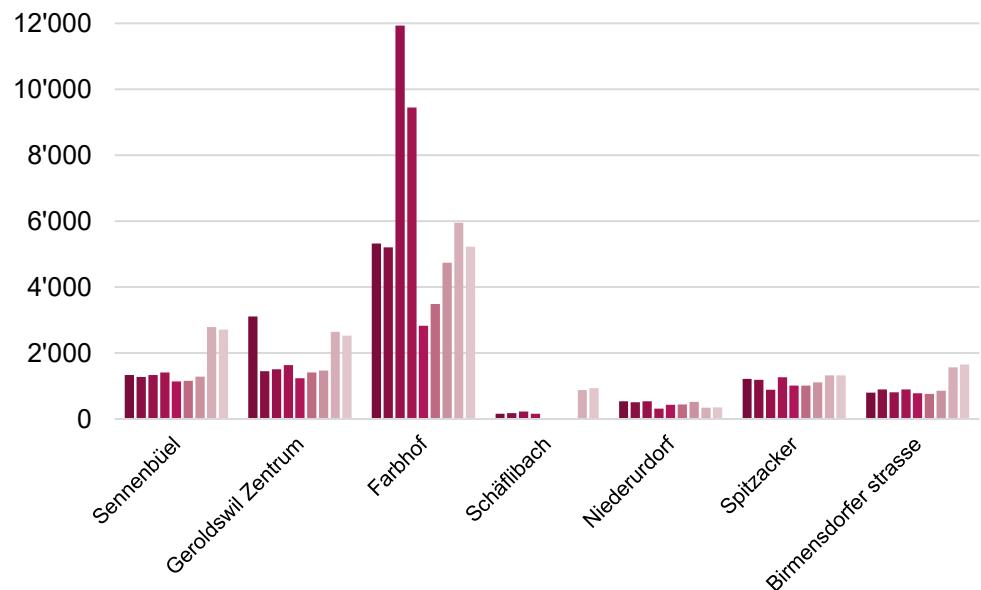
Amt für Mobilität



Entwicklung der Ein- und Aussteigenden an Bus- und Tramhaltestellen in der Nähe der S-Bahn, 2016 - 2024 (DWV)



Entwicklung der Ein- und Aussteigenden an Bus- und Tramhaltestellen, 2016 - 2024 (DWV)



■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024

■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024

Siedlung und Verkehr

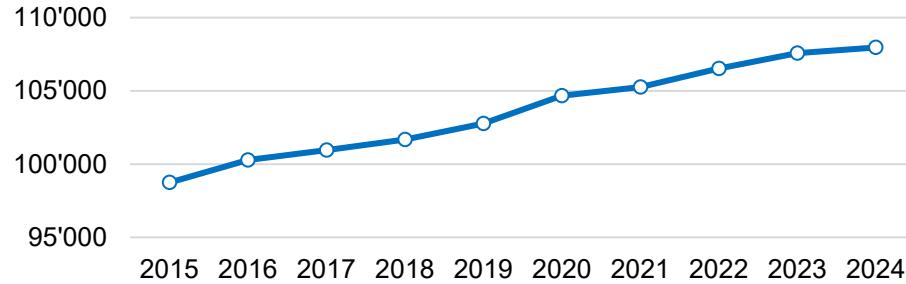
12



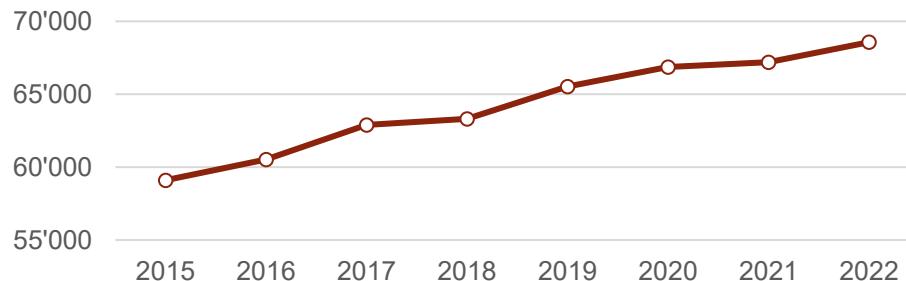
Amt für Mobilität



Einwohner 2015 - 2024



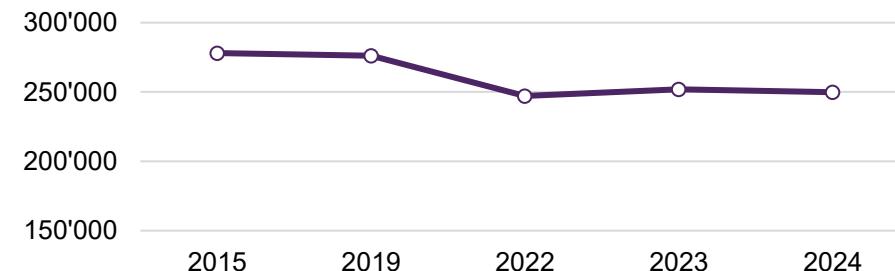
Beschäftigte 2015 - 2022



ÖV-Zählquerschnitte 2016 - 2024



MIV-Zählquerschnitte 2015 - 2024



Gesamtverkehrskonzept zeigt Wirkung

- **Ausbau ÖV** und Umsetzung MIV-Betriebskonzept
- **Siedlungsverdichtung** an zentralen Lagen mit sehr guter ÖV-Erschliessung
- **Verhaltensänderungen** Homeoffice, Online-Einkäufe, weniger Autobesitz)



- **Verlagerung** vom MIV auf den ÖV
- **Kein Anstieg MIV** - Aufkommen (trotz stetiger Siedlungsentwicklung)
- **Entlastung Ortsdurchfahrten** durch Verlagerung MIV auf tangentiale Achse (Reisezeit dort kürzer)
- **Reisezeit über Autobahn** morgens und abends immer schnellster Weg
- Bisher **kein Veloboom** (Ausbau Veloinfrastruktur noch pendent)

Zürich Nord



- Korridor Affoltern – Oerlikon – Schwamendingen - Stettbach
- Dynamische Innenentwicklung, verkehrsintensive Nutzungen
- Potenziale zur Verlagerung MIV



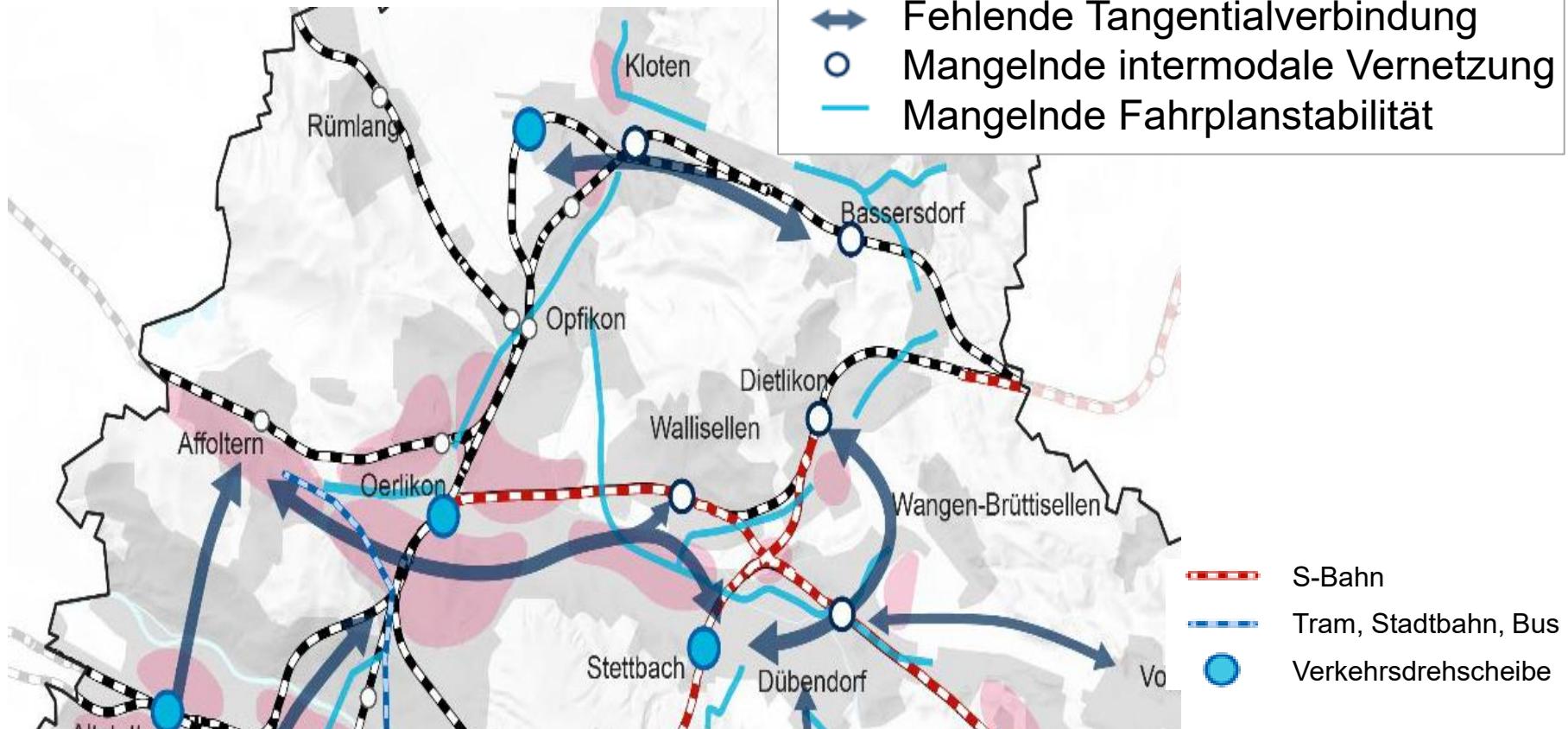
Handlungsbedarf ÖV

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 5. Generation (2025)
entspr. Strategie ZVV 2025 - 29

16



Amt für Mobilität



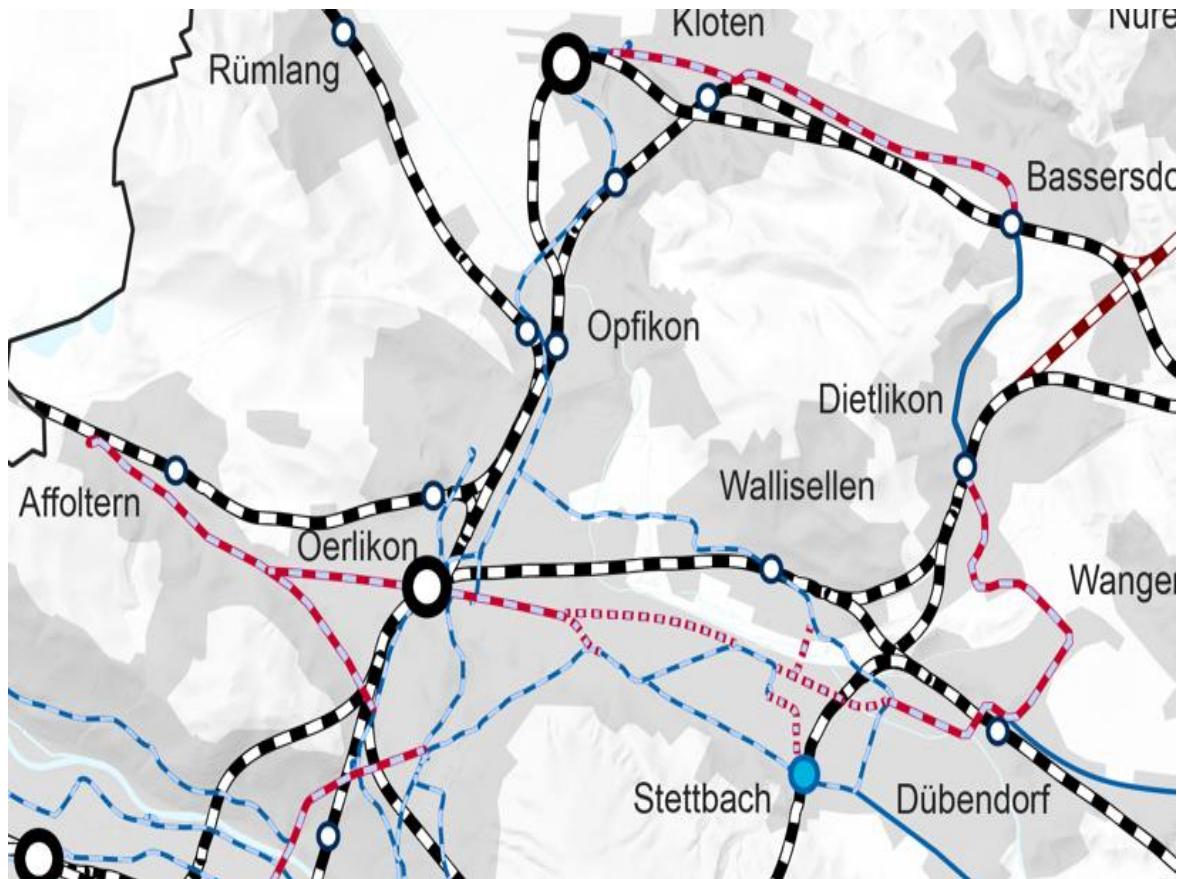
Zukunftsbild ÖV

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 5. Generation (2025)

17



Amt für Mobilität



Öffentlicher Verkehr – Netze

- Stadtbahn- / Tramnetz bestehend
- Stadtbahn- / Tramnetz neu (Varianten gestrichelt)
- Wichtige aufgewertete Busverbindungen
- Eisenbahnnetz bestehend
- Eisenbahnnetz neu

Verkehrsdrehscheiben (VDS)

- Haupt-VDS
- Sekundäre VDS
- Weitere VDS

Tramtangente Nord

18



Amt für Mobilität

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 5. Generation (2025)
entspr. Strategie ZVV 2025 – 29 und VBZ Netzentwicklungsstrategie 2050



- Achse Affoltern – Oerlikon – Schwamendingen - Stettbach
- ca.130'000 Ein-/Aussteiger an den 3 Bahnhöfen
- ca. 9 km Länge, tlw. bestehende Infrastruktur
- durchschn. Haltestellenabstand 500 m
- aktuell Potenzial- und Machbarkeitsstudie
- Bestätigt durch Verkehr '45, vs. A-Massnahme im AP 6. Generation
- vs. Baubeginn 2035, Inbetriebnahme 2039



Fazit: Erfolgreiche Mittelverteiler sind ...



... zentral für eine **nachhaltige
urbane Mobilität**

... ein **Teil des Gesamtverkehrs-
systems** (ÖV, MIV, LV, VDS ...)

... Treiber der erwünschten
städtebaulichen Entwicklung



**Danke für die
Aufmerksamkeit!**