

Jahresbericht 2010/2011 VöV ZH

1. Allgemeines
2. Verein
3. Vorstand
4. Ausblick
5. Dank

1. Allgemeines

Ein Schwerpunkt war 2010 das Engagement gegen die Volksinitiative Schienen für Zürich, welche am 26. September vom Volk abgelehnt wurde. Weiter befasste sich der VöV Zürich mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn, dem neuen ZVV-Sicherheitskonzept und dem Bahnausbau – insbesondere, was den Raum Zürich betrifft.

2. Verein

Die GV 2010 fand am 11. Mai 2010 im Informationsraum in der Sihlpost statt. Nach dem offiziellen Teil referierte Roger Beier von SBB-Immobilien über die Problematik der Nutzung bahneigener Grundstücke unter wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten. Dies tat er am Beispiel des Grossprojekts „Europa-Allee“, das quasi unter unseren Füßen am Entstehen war.

Der Herbstanlass am 20. November 2010 war wieder ein Gästemagnet: Mit dem Abschluss der 3. Etappe der Glattalbahn und der bevorstehenden Betriebsaufnahme der Linie 12 war das Thema gegeben. Die Besichtigung entlang der Linie und die als Überraschung geplante Fast-Erstfahrt mit dem ‚Zwölfer‘ waren dank dem grossen Einsatz des Projektleiters und VBG-Direktors Andreas Flury und seinem Team wiederum ein Highlight – herzlichen Dank. Einen weit grösseren Einsatz hat das Glattalbahnteam allerdings während Jahren geleistet bis zur Punktlandung der Fertigstellung der Glattalbahn – eine vielfach gewürdigte Leistung.

3. Vorstand

Schienen für Zürich:

Am 26. September 2010 hat das Zürcher Stimmvolk die Volksinitiative Schienen für Zürich abgelehnt. Der Vorstand ist froh über diesen Ausgang. Der VöV hat sich finanziell und ideell in einem überparteilichen Komitees aktiv an der Abstimmungskampagne beteiligt. Er war der Meinung (und ist es auch noch nach Bekanntgabe der ersten Ausbautranche ohne Brüttenertunnel), dass dieser Rahmenkredit von 520 Millionen nicht nötig ist, weil der Bund die „Engpassbeseitigung Zürich – Winterthur“ als seine Aufgabe anerkennt.

4. Teilergänzung S-Bahn:

Am 4. Oktober 2010 hat der Kantonsrat die 4. Teilergänzung der S-Bahn genehmigt und damit 336 Millionen freigegeben. Damit wird der gezielte Ausbau verschiedener S-Bahn-Linien termingerechtmöglich, um ab Eröffnung der neuen Durchmesserlinie und des Durchgangsbahnhofs im Jahre 2013 die Angebotsverbesserungen auf dem ganzen ZVV-Netz nutzen zu können.

Rosengartentram:

Mit Zweidrittelmehrheit wurde am 28. November 2010 in der Stadt Zürich die Volksinitiative „Rosengartentram“ und der Gegenvorschlag des Gemeinderates klar abgelehnt. Der Vorstand hatte zu dieser städtischen Abstimmung keine Stellung genommen. Er war zwar der Meinung, dass es eine neue Tramachse ‚Rosengarten‘ braucht, aber die Initiative und der Gegenvorschlag liessen keine Alternativen für die wegfallenden Spuren des Individualverkehrs zu. Ein Ja schien im nicht konstruktiv zu sein, ein Nein hätte falsch interpretiert werden können.

Sicherheitskonzept des ZVV/Nachtzuschlag:

ZVV und SBB haben beschlossen, ab 2011 schrittweise ein neues Sicherheitskonzept umzusetzen, dass je nach Erfahrungen weiter entwickelt wird. Nach ausführlicher Information und Diskussion unterstützte der Vorstand den künftigen Lösungsansatz. Im Gegensatz zu heute mit unterschiedlichen Zuständigkeiten je nach Marktgebiet, soll neu für das ganze Verbundgebiet eine einheitliche Regelung gelten (Ausnahme: Stadt Zürich). Unter Leitung der Transportpolizei SBB werden die vier Elemente Transportpolizei, Sicherheitsdienst, Präventionsassistenten und Kontrolldienst zusammengefasst. Der Personalbestand bleibt etwa gleich, aber teilweise in anderen Funktionen.

In diesem Zusammenhang wurde auch der Nachzuschlag diskutiert, da bei der kantonsrätlichen Beratung der ZVV-Strategie 2012-2016 ein Antrag auf Abschaffung gestellt wurde. Grossmehrheitlich war der Vorstand der Ansicht, dass an diesem Zuschlag festgehalten werden soll. Einerseits gewährleistet er die vorgeschriebene volle Kostendeckung und andererseits wird dessen Höhe von den Fahrgästen kaum beanstandet. Eine Regelung drängt sich hingegen auf bei der Handhabung der unterschiedlichen Tarife der Nachtangebote in die Nachbarregionen hinaus.

Bahn 2030:

Nachdem der Bundesrat bereits am 19. Januar 2011 die Stossrichtung zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen hat, konkretisierte er dies am 31. März bei der Eröffnung der Vernehmlassung zur Vorlage. Diese stellt auch einen direkten Gegenvorschlag zur Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr dar. Grundsätzlich ist zu begrüessen, dass der Bund, anstatt von 12 oder 21 Milliarden unverbindlichen Investitionen nun von konkreten, vier- bis achtjährigen Ausbausritten spricht, deren Finanzierung mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zusätzlichen Einnahmen gesichert werden soll.

Dies erfolgt im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), welches auf Bahn 2030 aufbaut. Auch wenn in der ersten Ausbautranche 2025 die Prioritäten aus Sicht des Kantons Zürich nicht richtig gewichtet sind. Sollte beispielsweise der Brüttenertunnel auch in der nächsten Tranche fehlen, würde die Kapazität im Fern-, S-Bahn- und Güterverkehr zwischen Zürich und Winterthur sehr stark eingeschränkt.

4. Ausblick

Ein Thema für kommende Jahre wird der Ausbau des stadtnahen öffentlichen Verkehrs bleiben. Insbesondere die Förderung einer der Raumplanung entsprechenden Stadtbahn/Tramnetzerweiterung will der VöV Zürich unterstützen und kritisch begleiten. Spannende Diskussionen erwarte ich zum interessanten Ansatz des ZVV zur Beschleunigung des städtischen öV auf der Schiene: Kurze einstöckige Züge in rascher Folge im Ballungsraum und Doppelstockzüge im Viertel- und Halbstundentakt ausserhalb, also quasi eine ‚innere‘ und ‚äussere‘ S-Bahn. Und natürlich bleibt der VöV Kanton Zürich am Thema weiterer Ausbau und Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Es muss alles daran gesetzt werden, dass dies nicht im föderalen Hickhack stecken bleibt, sondern sich an den realen Verkehrsproblemen der grossen Wirtschafts- und Lebensräume orientiert.

5. Dank

Ich danke vor allem bei meinen Vorstands-Kollegen für ihr grosses und fundiertes Engagement und dem Präsidenten speziell für sein Vertrauen in den Vizepräsidenten dieses Jahr. Ich hoffe, ich konnte Geri Fischer während seines Präsidentschaftsjahres im Kantonsrat entlasten und würdig vertreten.

Natürlich gilt mein Dank auch allen, die den VöV Kanton Zürich in irgendeiner Weise unterstützt haben und mit Ihrer Arbeit in- und ausserhalb des Vereins zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich beigetragen haben. Ich hoffe auf ein weiteres fruchtbares Zusammenarbeiten, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs- und raumpolitisch richtig auszubauen.

Peter Anderegg, Vize-Präsident

April 2011