

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/06

Finanzierung Agglomerationsverkehr

Als Ersatz für den gescheiterten Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative unterbreitet der Bundesrat den Eidgenössischen Räten einen durch Mittel aus der Mineralölsteuer gespeisten Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Fertigstellung der Autobahnen, der Behebung von Engpässen und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. Damit sollen verteilt auf 20 Jahre 20 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden. Der Ständerat hat die Summe um 800 Mio. Fr. für Beiträge an die Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erhöht und der bereinigten Vorlage einstimmig zugestimmt. Der Nationalrat wird im September darüber befinden. Wie Nationalrat Rolf Hegetschweiler an der Vorstandssitzung informierte, beantragt eine knappe Mehrheit der Kommission dem Nationalrat, den Anteil für die Behebung von Autobahn-Engpässen von 5,5 auf 8,5 Mrd. und damit die Gesamtsumme von 20,8 auf 23,8 Mrd. Fr. zu erhöhen. Die aus einer ersten Tranche zu finanzierenden namentlich aufgezählten baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs blieben in der Kommission unbestritten. Dazu gehören der Agglomerationsanteil der zweiten Durchmesserlinie in Zürich mit Bahnhof Löwenstrasse, die Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon (Gleise 7 und 8), die Stadtbahn Glattal und das Tram Zürich West sowie die Bahnprojekte im Tessin und in Genf. Falls der Nationalrat dem Antrag seiner Kommission zustimmt, besteht eine Differenz zum Ständerat, welche im Dezember bereinigt werden muss. Der Vorstand nahm von dieser Information Kenntnis, befürchtet aber, dass die Umweltverbände wegen der Aufstockung das Referendum ergreifen könnten, was eine Verzögerung von mindestens einem Jahr und damit einen Baustopp für den Bahnhof Löwenstrasse bedeuten würde. Sollte die Vorlage sogar scheitern, wäre das ein riesiger Scherbenhaufen für den öffentlichen Regionalverkehr im Allgemeinen und den Kanton Zürich im Besonderen. Weil der Strasse die Mittel aus der Mineralölsteuer auch ohne Fonds zur Verfügung stehen, wäre der öffentliche Verkehr der grosse Verlierer.

Unbestritten blieb in der Kommission des Nationalrates die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für 2007-2010. Weil diese praktisch keine Mittel mehr für die Finanzierung von Neubauten enthält, wird es in nächster Zeit schwieriger, kleinere gemeinsame Projekte von Kanton und SBB zu verwirklichen. Die Finanzierung des Fernverkehrsanteils für die neue Durchmesserlinie ist noch völlig offen.

Veranstaltungen

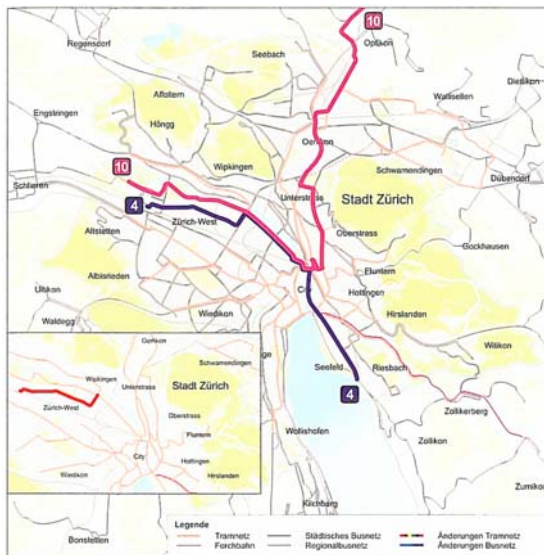
Die auf **Samstag, 23. September 2006**, angesetzte Herbstveranstaltung dieses Jahres findet in Dietikon statt und befasst sich mit dem Containerumschlag. Für das Hauptreferat konnte Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo, gewonnen werden. Es ist geplant, damit einen Besuch im Stellwerk des Rangierbahnhofs Limmattal zu verbinden. Details können einer separaten Einladung entnommen werden.

Am 29. Juni 1982 wurde durch Fusion des Vereins pro Regionalverkehr Zürich und des Vereins Pro Zürichberglinie der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gegründet. Der VöV wird damit 2007 25jährig. Dieses Jubiläum soll am **Samstag, 30. Juni 2007** mit einem besonderen Anlass gefeiert werden.

Netzstudie VBZ

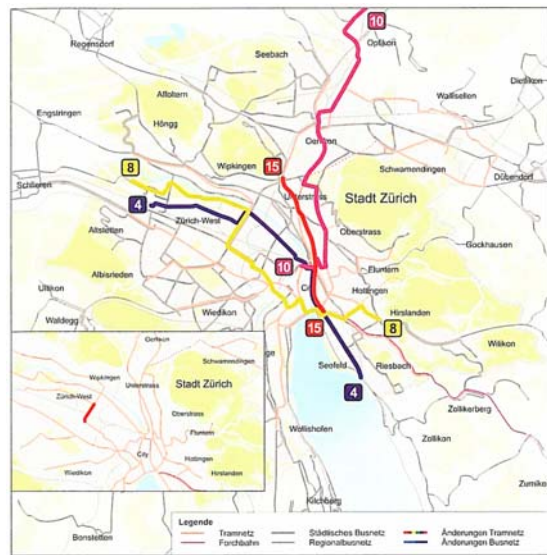
In einer ausführlichen Präsentation von Armin Huber, Leiter Marktmanagement VBZ, liess sich der Vorstand über die kürzlich abgeschlossene Studie zur Tramnetz-Entwicklung bis 2025 informieren. Dabei geht es um einen auf Marktanalysen abgestützten Ausbau in vier Etappen. Wobei mit Investitionskosten von 600 bis 800 Mio. Fr., verteilt auf 20 Jahre, gerechnet wird. Die zusätzlichen Betriebskosten von jährlich 30-40 Mio. Fr. sollen mit zusätzlichen Erträgen ausgeglichen werden. Bereits in der politischen Entscheidungsphase befindet sich als erste Etappe das Tram Zürich West, das bis 2010 realisiert werden soll. Eine 2. Etappe bis 2015 enthält die Tramverbindung über die Hardbrücke mit Anschluss an die dortige S-Bahn-Station. In einer 3. Etappe bis 2020 ist eine Tangentialverbindung Nord - West über die Rosengartenstrasse geplant und in der 4. Etappe schliesslich die Tangente West - Süd über Albisriederplatz – Bahnhof Wiedikon – Laubegg – Bahnhof Enge. Alle Etappen sind mit Anpassungen am bestehenden Tramnetz verbunden.

Erste Etappe



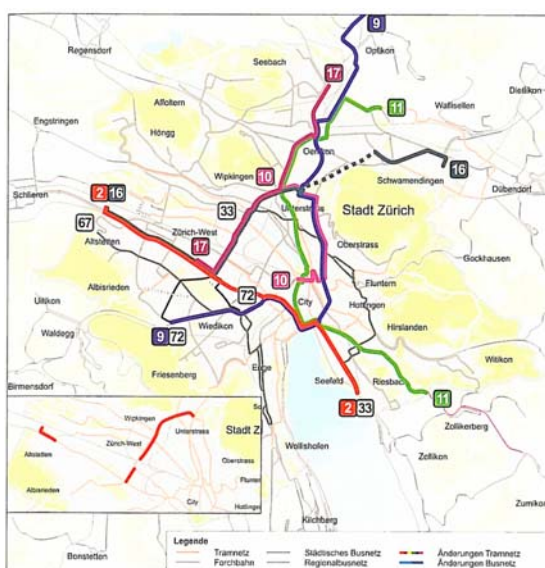
Tram Zürich-West, Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten Nord

Zweite Etappe



Tram Hardbrücke, Hardplatz – Schiffbau

Dritte Etappe



Tramtangente Rosengarten, Milchbuck – Escher-Wyss-Platz, Hardplatz – Albisriederplatz, Farbhof – Hermetschlo

Vierte Etappe



Tramtangente Zürich-Süd, Kalkbreite – Bahnhof Wiedikon, Schmiede Wiedikon – Laubegg
Verlängerung FB bis HB, Ausbau Bahnhofbrücke auf 4 Gleise