

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 05/06

Finanzierung Agglomerationsverkehr gesichert

Nationalrat Rolf Hegetschweiler informierte den Vorstand über die Behandlung des Infrastrukturfonds in den eidgenössischen Räten. Mit diesem Fonds, welcher in der Session in Flims von beiden Räten verabschiedet wurde, werden verteilt auf 20 Jahre 20,8 Milliarden Franken aus Mineralölsteuern für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Behebung von Engpässen in diesem Netz und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen bereitgestellt. Zu den aus einer ersten Tranche zu finanzierenden baureifen Projekten gehören auch die zweite Durchmesserlinie in Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse, die Stadtbahn Glattal und das Tram Zürich West. Auch wenn bei der Durchmesserlinie nur ein Teil aus diesem Fonds finanziert wird, gilt deren Realisierung nun als gesichert. Den Zürcher Anteil von 580 Mio. Franken haben die Stimmberechtigten bereits vor fünf Jahren bewilligt, und der Rest soll aus FinöV-Mitteln (ZEB-Botschaft 2007 oder 2008) und über die SBB-Leistungsvereinbarung für 2011-2014 finanziert werden. Dies bedeutet, dass spätestens 2008 mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann. Teilprojekte wie die grosszügige neue Passage West sind bereits im Bau.

Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB)

Nachdem der Vorstand bereits im Juli kritisch zu den Entwürfen des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SBB für eine Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte Stellung genommen hatte, liess er sich durch den Fahrplanchef von SBB Infrastruktur aus erster Hand über den aktuellen Stand informieren. Nach der ersten Etappe von Bahn 2000, der NEAT, den Anschlüssen an das Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) und dem Lärmschutz stehen aus den FinöV-Mitteln von ursprünglich 30,5 Mrd. Franken für diese zweite Etappe von Bahn 2000 noch 6-7 Mrd. Fr. zur Verfügung. Davon sollen 5 Mrd. für ein Kernangebot eingesetzt werden. Der Rest wird für Ergänzungsoptionen zurückgestellt. Eine zentrale Zielsetzung des vorliegenden Konzepts ist die Reduktion der Reisezeit zwischen St. Gallen und Genf um eine weitere halbe Stunde auf 3,5 Stunden. Dazu sind zusätzliche Doppelspuren und Entflechtungen von Verkehrsströmen nötig. Und weil die Beschleunigung Richtung St. Gallen nur mit der Streichung von Halten möglich ist, sind auch zusätzliche Züge vorgesehen, was zwischen Zürich und Winterthur eine Steigerung der Streckenkapazität erfordert. Dafür sollen zwischen Kloten und Winterthur rund 400 Mio. Fr. für zwei Überwerfungen sowie auf einigen Streckenabschnitten ein zweites, drittes oder gar viertes Gleis investiert werden. Zusätzlich ist in Oerlikon ein 7. und ein 8. Perrongleis geplant, wofür aber eine andere Finanzierung vorgesehen ist. Insgesamt sollen damit zwischen Oerlikon und Winterthur über 600 Mio. Fr. investiert werden. Dennoch bleibt die Strecke zwischen Effretikon und der Kreuzung mit der Autobahn zweispurig und störungsanfällig. Die früher geplante direkte Neubaustrecke durch einen Brüttenertunnel dürfte aber damit endgültig gestrichen sein. Neu sollen die IC-Züge der Ost-West-Transversale über den Bahnhof Löwenstrasse geführt werden und damit Richtung Ostschweiz einige weitere Minuten gewinnen. Nicht gelöst wird mit ZEB das Kapazitätsproblem Richtung Zentralschweiz. Dafür ist der Zimmerberg-Basistunnel nötig, dessen Finanzierung aber trotz hoher Priorität im Kernangebot keinen Platz gefunden hat. Der Vorstand wird sich dafür einsetzen, dass der Zimmerberg-Basistunnel noch aufgenommen wird oder mindestens die allererste Stelle unter den Ergänzungsoptionen einnimmt.

Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene

Der Vorstand nahm von der Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage von Kantonsrat Peter Anderegg über die mögliche Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene Kenntnis. Diese Antwort ist sehr ernüchternd, aber auch etwas defensiv ausgefallen. So liegen nur etwa 90 Flüge des geltenden Flugplans oder 14 % aller Flüge nach europäischen Destinationen überhaupt innerhalb des zur Diskussion stehenden Radius von 700 km. Und weil die Bahn nur mit Reisezeiten bis rund 4 Stunden einen höheren Marktanteil gewinnen kann, ist eine gewisse Substitution von Flugreisen nur im Direktverkehr zu einigen nahen Metropolen realistisch. Weil aber eher wenig Anschlussreisende zu den Interkontinentalflügen ab diesen Drehkreuzen kaum die Bahn benützen würden, schätzt der Regierungsrat reduziert sich das Einsparpotenzial auf höchstens einen Drittel der täglichen Flüge nach den in Frage kommenden Destinationen. Das sind weniger als zehn Flüge pro Tag.

Veranstaltungen

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 25-jährig. Dieses Jubiläum soll am **Samstag, 30. Juni 2007** vormittags mit einem besonderen Anlass gefeiert werden.