

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/2004

Tramplanung Zürich West

Die Diskussion um die Tramplanung in Zürich West, in welcher sich die Verfechter einer integralen Planung des künftigen Netzes in diesem Gebiet und die Verantwortlichen von Stadt und VBZ für die Planung der neuen Linie 18 zum geplanten Stadion mit fast unversöhnlichen Haltungen gegenüber standen, hat sich versachlicht. Bereits haben konstruktive Gespräche zwischen den beteiligten Exponenten stattgefunden, und am Donnerstag, 18. November 2004 soll eine gemeinsame öffentliche Veranstaltung zu diesem Thema durchgeführt werden. Der VöV-Vorstand unterstützt diese Entwicklung und wird die Mitglieder über Ort und Zeit der Veranstaltung informieren.

Zentralisierung der Bahnbetriebssteuerung

Der Regierungsrat hat kürzlich seinen Bericht zu einem dringlichen Postulat veröffentlicht, das die Erhaltung der durch ein Zentralisierungsprojekt gefährdeten Arbeitsplätze in den SBB-Betriebsleitzentralen Zürich und Winterthur verlangte. Dabei geht es um das Projekt der SBB, die Betriebsführung für das ganze Netz in Olten in einem Rail Control Center (RCC) mit vier Nebenzentren in Bellinzona, Spiez, Lausanne und St.Gallen zusammenzufassen. Das Projekt ist im Moment gestoppt und wird überarbeitet. Beschlüsse sind noch keine gefasst worden, und die SBB-Geschäftsleitung hat dem Kanton Zürich rechtzeitige Information zugesichert. Der Vorstand nahm von dieser Situation mit grossem Unbehagen Kenntnis. Auch wenn eine Zentralisierung technische und betriebliche Vorteile bringen kann, ist es doch sehr fragwürdig, wenn der grösste und komplexeste Bahnknoten der Schweiz aus grosser Distanz geleitet wird und für die Publikumsinformation und andere örtliche Massnahmen im Brennpunkt des Netzes kein kompetentes und ortskundiges Personal mehr vorhanden ist. Die Entwicklung muss aufmerksam verfolgt werden.

Bahn 2000 mit schlechten Anschlüssen

Mit dem Fahrplan von Bahn 2000 sind die wichtigsten Knoten des SBB-Netzes trotz der gewaltigen Investitionen bis an die Grenze der Kapazität ausgelastet. Dies führt unweigerlich zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und schränkt den Spielraum für die Fahrplangestaltung massiv ein. Einerseits führen die neuen Fahrplanzeiten im Fernverkehr dazu, dass einige Anschlüsse an S-Bahn-Linien verschlechtert oder gebrochen werden, weil diese Linien nicht angepasst werden können. Andere Linien, wie die S-14, werden vom Fernverkehr in andere Fahrplanlagen verdrängt, was wiederum Anschlussbrüche oder Verlangsamungen zur Folge haben kann. Dies wirft die grundsätzliche Frage auf, welchen Zügen im überlasteten Netz Priorität einzuräumen ist. Für die S-14 hat man zwar inzwischen eine notdürftige Übergangslösung gefunden, aber die Grundsatzfrage bleibt bestehen. Gestützt auf den Zusammenarbeitsvertrag zwischen SBB und ZVV, in dem diese Frage eigentlich geregelt ist, wollen die beiden Partner nun das dafür vorgesehene Schiedsgericht anrufen. Sollte sich daraus und vor allem wegen inzwischen geänderten Gesetzen und Verordnungen eine Prioritätenregelung zu Ungunsten der S-Bahn ergeben, könnte dies längerfristig sehr teure Konsequenzen haben. Der Vorstand wird sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für die Interessen der S-Bahn einsetzen. Ein entsprechendes dringliches Postulat ist am 23. August 2004 vom Kantonsrat ohne Diskussion an den Regierungsrat überwiesen worden.

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Die rechtzeitige Realisierung des zweiten Durchgangsbahnhofs im Zürcher Hauptbahnhof (Bahnhof Löwenstrassen) ist nach wie vor nicht sichergestellt. Zwar hat Nationalrat und VöV-ZH Vorstandsmitglied Rolf Hegetschweiler im Parlament eine Motion eingereicht, welche verlangt, dass dieses Projekt wie ursprünglich vorgesehen über die Leistungsvereinbarung Bund/SBB finanziert werden soll. Aber auch für diesen Vorstoss ist die Mehrheit im Rat noch nicht gesichert. Der Vorstand sucht nach Möglichkeiten, um die National- und Ständeräte auch ausserhalb des Kantons Zürich umfassend zu informieren und für das Projekt zu gewinnen. Dass der Bahnhof Löwenstrasse dem ganzen SBB-Netz dient und schon heute dringend benötigt würde, zeigt auch die Problematik mit den Anschlüssen im Fahrplan Bahn 2000.

Entlastungsprogramm des Bundes

Auch im neuen Entlastungsprogramm für die Bundesfinanzen, welches der Bundesrat vorbereitet, wird der öffentliche Verkehr hart getroffen. Der Vorstand nimmt positiv zur Kenntnis, dass die energische Opposition der Kantone wenigstens zu einer teilweisen Korrektur geführt hat. Die Reduktion der vorgesehenen Kürzung der Beiträge an den Regionalverkehr von 60-90 auf 30-40 Mio. Franken vermindert die Einbussen für den Kanton Zürich auf 2,5-3,5 Mio. Franken. Wesentlich stärker fällt der vorgesehene Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer ins Gewicht. Diese Massnahme, welche nicht korrigiert wurde, trifft den Kanton Zürich mit fast 9 Millionen und führt zu einer entsprechenden Verteuerung des Betriebs von Autobuslinien. Trotz des leichten Entgegenkommens des Bundesrates wird der ZVV durch das Entlastungsprogramm des Bundes zusätzlich belastet. Allfällige Konsequenzen für das Angebot sind noch nicht bekannt.