

Jahresbericht 2018/2019 IGöV Zürich

1. Themen
2. Verein
3. Ausblick
4. Dank

1. Themen

„Ein Ticket für alles“ – auch wieder fürs Schiff. Kurz vor Ostern 2018 hat der Regierungsrat den ungeliebten Schifffünfliber nach nur einem Jahr wieder abgeschafft. Das Motto aus der Werbekampagne 2002 ist wieder hergestellt – ein Schiff ist auch wieder ein Tram... Das freut die **IGöV Zürich**. Wir haben uns bereits bei dessen Einführung kritisch dazu geäußert.

«Check-in, Check-out» beim ZVV. Seit April 2018 gibt es die neue App «ZVV-Tickets». Sie vereinfacht die Benützung des öV entscheidend und richtet sich hauptsächlich an Gelegenheitsnutzer/-innen. Rund 60% kaufen ihre Billets am Automaten und zu je rund 10% am Schalter oder beim Busfahrer; 20% der Billette wurden 2017 digital verkauft. Sowohl Käufe am Schalter als auch am Automaten sind rückläufig; nur das Billet vom Busfahrer bleibt beliebt – nicht ohne Probleme im dichten Agglomerationsverkehr. Dieses neue Ticketsystem ist eine effektive und kostengünstige Variante (vielleicht auch Vorläufer) zu einem weitaus teureren und technisch aufwendigeren «Be in – Be out»-System.



Fragen bleiben trotzdem. Wie viele öV-Apps braucht unser kleines Land? SBB, Postauto, ZVV... und weit grössere IT-Giganten buhlen um Kunden. Wie steht es mit Open Data im öV? Wie mit multimodalen Verkehrs-Apps? Wie funktioniert «Mobility as a Service» (MaaS)? Wer sind die Gewinner, die Verlierer? Fließt der Gewinn ab ins Ausland? Geld, das wir für die analoge, physische Seite, also das Rollmaterial und die Infrastruktur bräuchten?

Eine Tram-Maquette: Immerhin. Die im April 2018 von den VBZ vorgestellte Holz-Tram-Maquette des künftigen Züritrams lässt Vorfreude aufkommen auf die nicht durch Bombardier verschuldete verspätete Lieferung der Flexitytrams. Die erste Lieferung findet Ende 2019 statt. Ab 2020 folgen laufend weitere bis zum Total von 70 Fahrzeugen. Eine Option von weiteren 70 Trams steht im Raum.



Zweidrittel lehnen Verkehrsfondsreduktion ab! Zweidrittel der abstimmenden Zürcherinnen und Zürcher lehnten am 10. Juni 2018 die Kürzung der Einlage in den Zürcher Verkehrsfondsreduktion ab! Die **IGöV Zürich** war im Komitee vertreten. Dieses Resultat zeigt, dass der öV nach wie vor einen hohen Stellenwert genießt. Politiker sollten sich künftig davor hüten, schamlos ins Verkehrskässeli zu langen, um kurzfristig Budgets zu schönen.

«**Ein Plan für die Bahn?**». Mit der Frage «Ein Plan für die Bahn?» beginnt das bedenkenswerte Buch zum Bahnausbau in der Schweiz, welches der NZZ-Journalist Paul Schneeberger im Juni 2018 vorstellte. Es endet im letzten Kapitel mit der Aufforderung «Ein Plan für die Bahn!». Immer mehr vom Gleichen bei STEP 2030 ... 35 ... 40 ... 50 ... fragt sich Schneeberger angesichts der verteilten Milliarden für den Bahnausbau – jährlich fünf Milliarden aus dem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF). Ist das zielführend für die Schweiz, die endlich Verkehr und Raum in Übereinstimmung bringen muss? Die **IGöV Zürich** beurteilt dies schweizweit gleich, allerdings für unseren Kanton mit einer recht konsistenten Raum- und Verkehrsplanung etwas positiver.

ZVV 2017 solide unterwegs. Bei einem Aufwand von fast 1 Milliarde schliesst der ZVV das Geschäftsjahr 2017 mit einem Kostendeckungsgrad von 67% ab; d.h. nur 33% werden vom Kanton und den Gemeinden je hälftig finanziert. Das ist schweizweit und verglichen mit dem Ausland eine sehr hohe Kostendeckung im öffentlichen Verkehr. Diese Leistung gilt es zu anerkennen und das tut auch die **IGöV Zürich**. Nichts desto trotz sollten wir uns vor Augen führen, wie diese Balance zwischen Aufwand und Ertrag zustande kommt. Der Rahmenkredit ist zwar nicht da, um einfach ausgeschöpft zu werden, aber letztlich ist er ein politisches Statement.

83% sagten NEIN am 23. September 2018 zu einer halben Limmattalbahn! Das war ein sehr klares Signal an all jene, die meinen, man könne mit einer zweiten Abstimmung ein mit Zweidrittelmehrheit angenommenes, sinnvolles öV-Infrastrukturprojekt zu Fall bringen.



Die Glattalbahn zieht es weiter. «Der Regierungsrat hat grünes Licht für das Vorprojekt „Glattalbahn-Verlängerung Kloten“ gegeben», schreiben die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) in ihrer Medienmitteilung vom 8.11.2018. Es wird Dezember 2027 werden, bis die Trams weiter vom Flughafen Fracht an die rund 3.5 km entfernte Klotener Stadtgrenze zu Bassersdorf fahren werden. Die **IGöV Zürich** begrüsst diesen Entscheid. Damit wird einerseits die ÖV-Erschliessung in diesem dicht besiedelten Gebiet rund um den Flughafen Zürich markant verbessert. Andererseits wird die Tramlinie eine städtebauliche Aufwertung nach sich ziehen.

S11 ergänzt S12 zum Viertelstundetakkt Zürich – Winterthur. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ging noch einmal ein Ruck durch die Zürcher S-Bahn-Landschaft: Auch die letzte Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn ist nun umgesetzt. «Als Kernstück der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzungen fährt die S11 neu auf der Strecke Aarau–Zürich–Winterthur. Sie bildet zwischen dem Limmattal und Winterthur zusammen mit der S12 einen Viertelstundentakkt mit schnellen, attraktiven S-Bahn-Verbindungen über Stadelhofen und Stettbach» schreibt der ZVV in seiner Medienmitteilung vom 19.11.2018. Die **IGöV Zürich** gratuliert allen Verantwortlichen zum Abschluss der 4. Teilergänzungen für die grosse Leistung.



STEP2035: Alle 3 Minuten von Zürich nach Winterthur! Das Jahr 2035 ist noch weit weg – zumindest für uns Fahrgäste. Für die SBB und ihre Planer ist es eigentlich schon gestern oder wenigstens höchste Zeit, die Planungen dafür zügig anzugehen. Das heisst für den Kanton Zürich: Den Brüttenertunnel, den Bahnhof Stadelhofen und den Zimmerberg-



Basistunnel jetzt planen und dann bauen. Ergänzend zu diesen Grossbauten erfolgen auch nötige Ausbauten, unter anderem von Einspurstrecken wie im Aathal oder am rechten Zürichseeufer. Die beiden grossen Infrastrukturbauten Brüttenertunnel und Stadelhofen sind auch unabdingbar für das Projekt S-Bahn 2G mit einem inneren und äusseren S-Bahnring. Über den Bahnausbau schritt 2035 und was das heisst für Zürich, informierte der ZVV zusammen mit BAV und SBB am 22. November 2018. Bereits einen Monat früher, als der Bundesrat für den Ausbausritt 2035 Investitionen im Umfang von 12 Milliarden Franken vorschlägt, schrieb die **IGöV Zürich**: STEP 2035 bringt viel Wert – und Geld nach Zürich: Gegen 4 Milliarden Franken oder rund 30% der Gesamtinvestitionen werden in den Grossraum Zürich fliessen.

Zu diesen Themen erfahren Sie mehr auf unserer Webpage <http://www.igoev-zh.ch>

2. Verein

Nun ist es definitiv per 1.1.2019: Vom  zur 

Damit werden Verwechslungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) (nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs) ausgeschlossen. Die **IGöV Zürich** ist die Zürcher Sektion der IGöV Schweiz (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr).

Die letztjährige Generalversammlung der **IGöV Zürich** fand am 27. März 2018 bei BDWM Transport AG in Bremgarten statt – der heutigen «Aargau Verkehr AG».

Direktor Dr. Severin Rangosch der BDWM richtet einige Worte an die Anwesenden und kündigt die Fusion der BDWM mit der WSB per Mitte 2018 zur «Aargau Verkehr AG» an. Das neue Transportunternehmen wird Betreiber von vier Busbetrieben und drei Bahnen, darunter der Limmattalbahn. Herzlichen Dank dem Gastgeber BDWM und den beteiligten Mitarbeitenden für die interessante Werkstattführung und Präsentation!



«**Wozu Wettbewerb im öffentlichen Verkehr?**» war das Thema für den Herbstanlass vom 6. November 2018. Gast fürs Podium durften wir wiederum bei den SBB im Westlink in Altstetten sein – Danke!

«Wettbewerb darf nicht Selbstzweck sein» stand am Anfang der Input-Präsentation des VöV-Direktors Ueli Stückelberger. Und er fuhr gleich weiter mit «Wie muss die Frage richtig lauten?».



Es geht darum Verbesserungsziele bei Bahn und Bus anzupfeilen und ob Wettbewerb allein dazu taugt. Daher ist zu fragen, welche Verbesserungen mit Wettbewerb generiert werden sollen: Ein besseres Preis-Leistungsverhältnis, mehr Komfort: sind es neue Ideen in der Planung oder andere Faktoren? Erreichen wir einen Mehrwert mit Wettbewerb für die Kundinnen und Kunden, aber auch für uns Steuerzahlende oder sahnen ein paar wenige Player ab?

Durch die Liberalisierung des öffentlichen Busverkehrs, verbunden mit dem rasanten Aufkommen der Fernbusse sowie der Neuvergabe der Fernverkehrskonzession bei den Bahnen ist diese Diskussion zu führen. Das anschliessende Podium mit Frank Furrer (VAP), Bernhard

Meier (SBB) und Paul Schneeberger (Buchautor), moderierte die Tages-Anzeiger-Redaktorin Rita Flubacher.

Interessierte finden mehr dazu auf unserer Webpage www.igoev-zh.ch > Agenda.

3. Ausblick

Eine Hauptaktivität dieses Jahr wird das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel sein, da eine wahrscheinliche Volksabstimmung im November 2019 stattfinden könnte. Die Vorlage wurde im Februar 2018 im Kantonsrat durchberaten. Nicht gerade förderlich für die Debatte war die zeitliche



Parallelität zu den kantonalen Wahlen am 24. März 2019. Die Schlussabstimmung im Kantonsrat ist für den 25.3.2019 geplant. Bei der zu erwartenden Zustimmung zum Projekt wird sicher das Referendum ergriffen. Wie bereits früher erwähnt, unterstützt die **IGöV Zürich** mehrheitlich dieses verkehrsträgerübergreifende Projekt. Hauptargumente sind die neue Tramtangente und die «Stadtreparatur». Die Präsidentin des ACS Zürich, Ruth Enzler und ich als Präsident der

IGöV Zürich bilden das Co-Präsidium im Komitee «Chance Rosengarten». Es wird wohl eine kontroverse und emotionale Abstimmungszeit geben.

Im Sommer 2019 wird die 1. Etappe der Limmattalbahn bis Schlieren in Betrieb genommen. Aber auch die Frage, welche Rolle Velos, E-Velos u.ä. sowie sharecom und autonomes Fahren bei der Lösung der Verkehrsprobleme in städtischen Räumen spielen. Nach wie vor auf der Traktandenliste bleibt das schnelle und sichere Führen von Passagierströmen in Bahnhöfen. Das Thema für die Herbstveranstaltung am 5. November 2019 steht noch nicht fest.

4. Dank

Mein Dank gilt auch dieses Jahr vor allem meinen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand für ihr kritisches Mitdenken und die eingebrachte Fachkompetenz von SBB, VBZ, Postauto und ZVV sowie von der Stadt Zürich und der ZHAW. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Die möglichst konsequent sachorientierte öV-Politik der **IGöV Zürich** soll die Maxime des Vereins bleiben. Nach wie vor sehe ich die Nähe zu den öV-Unternehmen als Chance und nicht als Risiko, auch wenn das von aussen manchmal anders gesehen wird. Mein Dank geht auch an die Einzelmitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns wissen, welche Themen wir allenfalls aufnehmen sollten. Und werben Sie in Ihrem Umfeld für die **IGöV Zürich**. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs auch unter schwierigen finanziellen Bedingungen verkehrs- und siedlungsgerecht optimal auszubauen.

Und: Schauen Sie ab und zu in unsere Webpage www.igoev-zh.ch: Dort finden Sie ergänzende Informationen zum Jahresbericht, zu unseren Podien und Veranstaltungen sowie weiteren Themen.

Februar 2019

Peter Anderegg, Präsident

Jahresbericht 2017/2018 VöV Zürich

1. Themen
2. Verein
3. Ausblick
4. Dank

1. Themen

Am 28. August 2017 fand in Schlieren der Spatenstich zur 1. Etappe der Limmattalbahn statt. Ein Anlass, welchem nicht nur die beiden zuständigen Regierungsvertreter von Zürich und Aargau, die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh und der Aargauer Baudirektor Stephan Attiger, die Ehre gaben sondern auch die Bundespräsidentin und UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard. Als Hüterin über die auch hier versprochenen Bundesgelder aus dem Agglomerationsfonds dürfte sie ein Interesse daran haben, zu sehen, was mit dem Geld geschieht.



Leider geben die Gegner im Limmattal noch nicht auf: Über ihre Initiative gegen die zweite Etappe soll im Herbst 2018 (nochmals) abgestimmt werden. Eine unschöne Zwängerei der lokalen Verlierer, welche aber immerhin zur Solidarisierung aller Gemeindepräsidenten im Limmattal im ablehnenden Komitee führte.

Entgegen dem Aufruf des VöV Zürich «Nein zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative!» haben die Zürcher Stimmberechtigten am 24. September 2017 mit über 60% Ja-Stimmen die Vorlage angenommen. Damit ist die Bevorzugung des MIV auf Verfassungsebene festgeschrieben. Es wird sich zeigen, welche Konsequenzen diese ideologische Zwängerei auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Raumplanung haben wird. Rechtsunsicherheit ist jedenfalls vorprogrammiert.

Nachdem eine Mehrheit des Zürcher Kantonsrates das schamlose Greifen ins Kässeli des Verkehrsfonds gut geheissen hat, wurde das Behördenreferendum ergriffen. Der VöV Zürich ist Komiteemitglied. Die Volksabstimmung findet am 10. Juni 2018 statt. Wir äusserten uns dazu bereits bei den ersten Anzeichen im Dezember 2016 in einer Medienmitteilung «Verkehrsfonds ist kein Selbstbedienungsladen!». Die Einlage, die sich von rund 90 Millionen auf 70 Millionen, seit 2016 mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf 55 Millionen und vom Regierungsrat für 2017 auf 50 Millionen reduzierte, soll jetzt für 2017 bis 2019 jährlich 20 Millionen Franken betragen und dann 2020 bis 2037 wieder jährlich 60 Millionen – sofern dann nicht wieder alles anders kommt. Auch wenn der Fonds kurzfristig bei einem Bestand von rund 900 Millionen Franken keinen Schaden erleidet, wird ausgeblendet, dass der Verkehrsfonds Planungssicherheit für 20-25 Jahre garantieren soll und nicht zum Spielball der jährlichen Budgetdebatte werden darf. Leider reiht es sich in ein paar

weitere peinliche Sparübungen ein wie der zu wenig reduzierte Pendlerabzug und den unseligen Schiffsfünfliber.

«Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen in STEP2030/35!» betitelten wir unsere Medienmitteilung im September 2017. 11.5 Milliarden Franken für den nächsten Ausbauschnitt 2035 fordert auch der ZVV für die Planungsregion Zürich in seiner Vernehmlassungsantwort. Der VöV Zürich unterstützt diese Forderung für den dringlichen Ausbau des überlasteten Verkehrsraums Zürich. Insbesondere der Brüttenertunnel und der Ausbau Bahnhof Stadelhofen auf vier Gleise würden die meisten Kapazitätsengpässe beheben und sind zentrale Infrastrukturbauten für die S-Bahn 2G. Weil es dem VöV Zürich zentral erscheint, wiederhole ich die Forderung im letzten Jahresbericht: *„... dass vor weiteren Ausbauschnitten nach 2035 ein langfristiges Angebotskonzept erarbeitet wird. Nur so werden Fehlinvestitionen verhindert, wird ein möglichst hoher Kundennutzen generiert und der Modalsplit zugunsten des öV verbessert. Föderalistische Forderungen dürfen raum- und verkehrspolitische Anforderungen nicht aushebeln und öV-Ausbauten müssen sich primär an diesen Anforderungen orientieren. Sonst weckt dies falsche Hoffnungen bei den Regionen, deren grosse Einzelprojekte laufend verschoben werden.“* Ein Ansatz könnten die «Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» des ZVV bilden.

In diesem Sinn war die Erweiterung der Zürcher Tramlinie 8 über die Hardbrücke ein richtiger und wichtiger Infrastrukturbau. Die offizielle Einweihung fand am 8. Dezember statt, zwei Tage vor dem Fahrplanwechsel. Dieser kleine aber wichtige Netzteil ist der Auftakt zu den geplanten Tramtangente, welche den Hauptbahnhof bezüglich S-Bahn und Tram entlasten sollen. Ein Wermutstropfen bleibt die verzögerte Auslieferung der in Wien hergestellten Bombardiertrams. Das erste Flexity-Tram wird im November 2019 eintreffen; eine Normalisierung des Trambestands findet erst ab Fahrplanjahr 2021 statt.



Aber auch andere Kantone legen weitere Tramschienen: Am 9. Dezember fand Basel und St.Louis die offizielle Einweihung der Verlängerung der Tramlinie 3 von Basel nach St.Louis (F) statt. Seit 2014 fährt bereits Tram 8 nach Weil a.R. (D). Damit ist Basel weltweit die einzige Stadt, in der Trams in drei Länder fahren.



Ja, und dann das Projekt Rosengarten tram, welches aber zwingend mit dem Rosengartentunnel verbunden ist. Wie im letzten Jahresbericht festgehalten, unterstützt der VöV Zürich dieses verkehrsträgerübergreifende Projekt, auch wenn es vorstandsintern durchaus kontrovers diskutiert wurde. Ruth Enzler als Präsidentin des ACS Zürich und ich als Präsident des VöV Zürich bilden das Co-Präsidium im Komitee «Chance Rosengarten». Ich berichtete darüber im letzten Jahresbericht. Das Komitee ist nun im Aufbau. Die Vorlage sollte nach den Beratungen in den Kommissionen im 2.Quartal 2018 ins Kantonsparlament kommen.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben beim Schliessen von SBB-Drittverkaufsstellen: Das Aus für diese Verkaufsstellen per 1.1.2018 wurde aufgeschoben bis Ende 2020. 30'000 Petitionsunterschriften, Unterstützung aus dem Nationalrat und Ständerat führten zu einem Moratorium bis Ende 2020. Hoffentlich wird diese Pause als Chance für innovative Lösungen wahrgenommen.

In einer Medienmitteilung im Januar 2018 äusserte sich der VöV Zürich irritiert über den Entscheid des Bundesamtes für Verkehr (BAV), den Halbstundentakt für die S3 Zürich-Bülach zugunsten des Güterverkehrs aus dem Fahrplan Dezember 2018 zu kippen. Die Einführung dieses Angebotes ist seit fast zehn Jahren geplant und das Konzept auch dem BAV bekannt. Dieser Entscheid durchquert die stets vorausschauende ZVV-Planung und die Planungssicherheit. Allfällige weitere Schritte des ZVV gegen diesen Entscheid erachtet der VöV Zürich als nachvollziehbar.

Zu diesen Themen und anderem erfahren Sie mehr auf unserer webpage <http://www.voev-zh.ch>

2. Verein

Die letztjährige Generalversammlung des VöV Zürich fand am 21. März 2017 bei der SZU in Zürich statt. Direktor Armin Hehli stellte uns die SZU mit den zwei S-Bahnlinien S4 (Sihltal) und S10 (Üetliberg) vor. Die Eigenheit der zwei Bahnen mit unterschiedlichen Stromsystemen – S4 mit Wechselstrom und S10 mit Gleichstrom dürfte um 2023/24 Geschichte sein: Dann wird alles auf den üblichen SBB-Wechselstrom umgestellt sein. Die SZU ist aber auch zuständig für die Angebotsplanung der Zimmerbergbusse und für die Geschäftsführung der Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg LAF AG. Herzlichen Dank dem Gastgeber SZU und den beteiligten Mitarbeitenden!

Das Thema «Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt» für den Herbstanlass vom 14. November 2017 wählten wir anlässlich der bevorstehenden Eröffnung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke. Vielen Dank den VBZ und dem Direktor Guido Schoch für den vorgängigen, *nächtlichen* Tramprimeur!

Gast fürs Podium durften wir bei den SBB im Westlink sein. Meinen damals fast vergessenen Dank an den Gastgeber SBB bzw. Werner Schurter und Christian Baumgartner möchte ich an dieser Stelle wiederholen. Moderiert wurde die Diskussion vom Tages Anzeiger-Redaktor Marius Huber.



Ob die Behauptung, «Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt», stimmt, erhärtete sich im Wesentlichen bereits im Eingangsreferat von Rainer Klostermann. Als ehemaliger Leiter Stab Gestaltung bei der Glattalbahn konnte er aus einem reichen Fundus profitieren. Die anschliessende Podiumsdiskussion mit dem Stadtplaner Lukas Beck, dem VBZ-Direktor Guido Schoch und dem Leiter Verkehrsplanung beim ZVV Dominic Brühwiler zeigte die Randbedingungen auf, damit ein Trambau auch ein Stück Stadt entstehen lässt. Verkehrsplaner und Stadtplanerinnen, Politiker und Behörden müssen sich gemeinsam und ernsthaft mit dem Thema auseinandersetzen.

Interessierte finden mehr dazu auf unserer webpage www.voev-zh.ch > Agenda.

Vom  zur 

Der VöV Zürich entstand 1982 als Nachfolgeorganisation der Vereine "Pro Zürichberglinie" und "Pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich, VRZ". Schon länger diskutierten wir einen Namenswechsel. Anstoss dazu gaben einmal mehr Verwechslungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV), dem nationalen Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Aber wie soll der Verein neu heissen? Da der VöV Zürich eine Sektion der IGöV Schweiz ist, lag die Idee nah, nach verschiedenen ‚fantasievollen‘ Namensentwürfen, sich wie alle anderen Sektionen das Logo IGöV mit dem Zusatz der Region zu übernehmen, eben **IGöV Zürich**. Da unsere Statu-

ten aus dem Jahre 1982 stammen, hat der Vorstand beschlossen, zusammen mit einer Statutenrevision auch die Namensänderung vorzunehmen.

3. Ausblick

Ein Meilenstein der Zürcher S-Bahn wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erreicht sein: Der Abschluss der 4. Teilergänzungen. Unter anderem ist das ein integraler Viertelstundentakt mit S11 und S12 zwischen Zürich und Winterthur sowie der Halbstundentakt im restlichen Kanton. Und natürlich sind dann alle 50 neuen Doppelstockzüge von Stadler Rail in Betrieb und fahren uns zuverlässig durch die Zürcher Verkehrslandschaft.

Nebst dem gestarteten Bau der Limmattalbahn sind weitere ‚Schmalspurbahnen‘ oder schöner Tramlinien, in- und ausserhalb der Kernstadt Zürich im Planungsprozess für die erwähnten Tramtangente wie z.B. das Tram Zürich-Affoltern oder die Glattalbahn Plus. Dazu gehört in einem längeren Planungshorizont auch das Rosengartentram – wie oben erwähnt, nur zu haben mit einer Lösung für den MIV.

Es bleiben auch Pendenzen auf der Traktandenliste: das schnelle und sichere Führen von Passagierströmen, nationales Schwarzfahrerregister ab 2019 und Umsetzung des Behindertengesetzes.

Das Thema für die Herbstveranstaltung am 6. November 2018 steht noch nicht fest. Aus aktuellem Anlass betreffend Vorrang des Güterverkehrs vor der S-Bahn könnte die Konkurrenz auf der Schiene zwischen Fern-, Regional- und Güterverkehr ein Thema sein.

4. Dank

Mein Dank gilt auch dieses Jahr vor allem meinen Vorstands-Kollegen für ihr kritisches Mitdenken und die eingebrachte Fachkompetenz von SBB, VBZ, Postauto und ZVV. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Die möglichst konsequent sachorientierte öV-Politik soll die Maxime des Vereins bleiben – auch unter dem neuen Logo **IGöV Zürich**. Nach wie vor sehe ich die Nähe zu den öV-Unternehmen als Chance und nicht als Risiko, auch wenn das von aussen manchmal anders gesehen wird. Mein Dank geht auch an die Einzelmitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns wissen, welche Themen wir allenfalls aufnehmen sollten. Und werben Sie in Ihrem Umfeld für den VöV Zürich bzw. ab Januar 2019 für die **IGöV Zürich**. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs auch unter schwierigen finanziellen Bedingungen verkehrs- und siedlungsgerecht optimal auszubauen.

Und: Schauen Sie ab und zu in unsere webpage www.voev-zh.ch: Dort finden Sie ergänzende Informationen zum Jahresbericht, zu unseren Podien und Veranstaltungen sowie weiteren Themen.

Februar 2018

Peter Anderegg, Präsident

Jahresbericht 2016/2017 VöV Zürich

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

1. Allgemeines

Mit Genugtuung nahm der VöV Zürich am 5. Juni 2016 zur Kenntnis, dass die beiden Volksinitiativen «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (Milchkuh-Initiative) und «Pro Service public» von den Stimmbürger/-innen abgelehnt wurden. Beide hätten dem öV einen Bärendienst erwiesen.

Im Mai 2016 wurden vom Amt für Verkehr (AfV) und dem ZVV fast zeitgleich die Grundlagen der öV-Entwicklung im Kanton aufgezeigt: Der Entwurf der Agglomerationsprogramme 3. Generation und die ZVV-Strategie 2018-21 wurden präsentiert. Kurz darauf wurde auch über die Tarifanpassungen per Dezember 2016 informiert. In der angespannten Finanzlage sind Preiserhöhungen zwar teilweise nachvollziehbar, aber die sich öffnende Preisschere zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr in den letzten Jahren ist im Auge zu behalten.

Im Oktober 2016 liess sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) in die Karten blicken: Der Brüttener-tunnel soll in die 1. Priorität des Ausbaus (STEP) 2030/35 aufgenommen werden. Das ist richtig, aber das bedingt, dass auch das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen in die 1. Priorität aufgenommen wird. In diesem Zusammenhang betonte der VöV Zürich auch, dass vor weiteren Kapazitätsausbauten nach 2030/35 ein langfristiges Angebotskonzept zwingend sei. Nur so können künftige grosse Bahnprojekte auf ihre Nachhaltigkeit beurteilt werden.

«Verkehrsfonds ist kein Selbstbedienungsladen!»: Unter diesem Titel versandte der VöV Zürich im Dezember 2016 vor der kantonsrätlichen Budgetdebatte eine Medienmitteilung. Eine Ratsmehrheit beschloss dann eben trotzdem, schamlos ins Kässeli des Verkehrsfonds zu greifen. Jährlich 30 Millionen weniger wird die Einlage in den Investitionsfonds des öffentlichen Verkehrs (öV) für die nächsten drei Jahre betragen. Auch wenn kurzfristig der Fonds mit einem Bestand von rund 900 Millionen keinen Schaden erleidet, scheint eine Kantonsratsmehrheit auszublenden, dass der Verkehrsfonds langfristig angelegt ist – also auf 20-25 Jahre und Planungssicherheit garantieren soll.

Bar-Zuschläge im ZVV-System «ein Ticket für alles» nicht Ziel führend. Das ist die Haltung des VöV Zürich zum nun eingeführten «Seefünflieber» auf dem Zürichsee. Ohne diese Einzelmassnahme überzubewerten, hofft der VöV Zürich, dass eine gescheitere Lösung gefunden wird und vor allem, dass dies nicht Schule macht. Es könnten Gelüste aufkommen, z.B. Bar-Zuschläge für die Seilbahn Adliswil-Felsenegg oder andere, nicht kostendeckende öV-Linien einzuführen. Das wäre der schleichende Abschied vom Tarifverbund.

Aber auch von der technischen Seite gibt es zu berichten: «Swiss Trolley plus» ein reines Elektrofahrzeug aus Schweizer Hand. Dies ist Teil der Elektrifizierungsstrategie «eBus VBZ». Dieses Leuchtturmprojekt hat die VBZ zusammen mit dem Bushersteller HESS, der ETH, der Berner FH und dem Bundesamt für Energie (BAV) entwickelt.

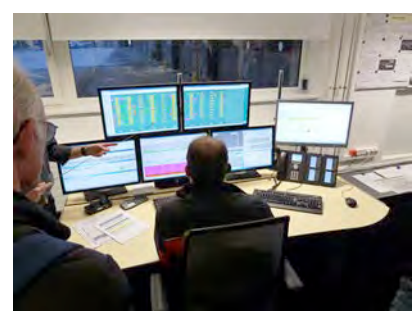


Im Mai schrieb der VöV Zürich in einer Medienmitteilung: «*Trambeschaffung in Zürich: Es geht weiter!*». Dann haben zwei der Mitbieter Rekurs eingelegt und das Geschäft lag auf Eis. Nun geht es weiter, da das Verwaltungsgericht Zürich Mitte Februar 2017 entschieden hat, dass den Beschwerden der zwei unterlegenen Mitbieter «*keine aufschiebende Wirkung zukommt*». Das Gericht schätzt das «*öffentliche Interesse an der baldmöglichsten Vergabe als erheblich ein*». Damit könnte sich die Situation entspannen, da nach Fertigstellung der Tramlinie über die Hardbrücke und der Tramverlängerung nach Schlieren dringend neue Trams auf den Schienen stehen sollten.

Zu diesen Themen und anderem erfahren Sie mehr auf unserer webpage <http://www.voev-zh.ch>

2. Verein

Die letztjährige Generalversammlung des VöV ZH fand am 15. März 2016 bei Stadtbus Winterthur statt. Direktor Thomas Nideröst und seine Mitarbeiter zeigten uns sichtlich stolz das neue Busdepot, das 6000 Quadratmeter zusätzlichen Platz bietet für Fahrzeuge. Damit finden sämtliche Busse und alle Dienststellen Platz im Depot Grüzefeld. Herzlichen Dank dem Gastgeber Stadtbus Winterthur und den beteiligten Mitarbeitenden!



Der Herbstanlass vom 15. November 2016 war wiederum reserviert für ein gut besuchtes Podium an der Berufsschule für Gestaltung Zürich: «*öV-Verkehrsspitzen brechen – aber wie?*».

«Wie also die Verkehrsspitzen brechen, sofern wir sie den brechen müssen?» stand in der Einladung. Dieses «sofern» diskutierten wir zwar nicht, also die mögliche These, ein Nichtstun führte dazu, dass sich das Verkehrssystem selber regeln würde. Aber die Kernfragen der Hauptreferentin Dr. Merja Hoppe *Worum geht es? Wo liegen die Ursachen? Welche Ansatzpunkte gibt es?* wurden vom Podium engagiert aufgenommen.

Daran teilgenommen haben, neben der Referentin Merja Hoppe auch Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV, Marcus Hassler, Projektleiter Infrastrukturen bei Economiesuisse und Gregor Frei von den SBB. Sie alle beschäftigen sich u.a. mit dem Thema. Moderiert wurde die Diskussion vom NZZ-Redaktor Stefan Hotz.

Interessierte finden mehr dazu auf unserer webpage www.voev-zh.ch > Agenda.

3. Vorstand

An seinen Sitzungen hat der Vorstand wiederum Themen aufgegriffen, die durchaus kontrovers diskutiert wurden. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Nach wie vor besorgt ist der VöV ZH, dass nicht ob knapper werdender finanzieller Mittel der öV weiter unter Druck gerät. Umso wichtiger ist es, durch langfristige Angebotskonzepte künftige Bahngrossprojekte bezüglich ihrer Wirkung zu beurteilen.

Nicht von der Traktandenliste verschwunden ist das schnelle und sichere Führen von Passagierströmen, ein nach wie vor ungelöstes Problem, welches alle «Stakeholder» fordert – SBB, Gemeinden und öV-Nutzer/-innen.

Das Schliessen von SBB-Drittverkaufstellen per 1.1.2018 gab auch im VöV-Vorstand zu diskutieren. Befinden sich doch 18 der schweizweit 52 betroffenen Bahnhöfe im Kanton Zürich. Ist es tatsächlich ein Umbau und kein Abbau von Serviceleistungen? Durchaus denkbar, dass sich SBB, Gemeinden und private Unternehmen zu innovativen Lösungen durchringen können. Der VöV Zürich wird sich dazu auf seiner webpage äussern.

Mehr Dienstleistung, weniger Polizeidienst im Bahnverkehr! Ein Thema, zu welchem wir im Vorstand nach wie vor keinen Lösungsansatz finden. Unser ehemaliges Vorstandsmitglied Peter Schwarzenbach thematisierte dies bereits an einer VöV-GV und am 18.8.2016 in der NZZ unter dem Titel «Für jeden Regionalzug ein Begleiter». Ob das realistisch ist, bleibe dahingestellt, als Diskussionsbasis scheint es mir tauglich.

4. Ausblick

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird ein weiteres Stück Tramlinie in Betrieb genommen werden – ein kleines aber wichtiges Netzteilchen: das Tram Hardbrücke.



Weitere Tramlinien stehen in- und ausserhalb der Kernstadt Zürich an wie z.B. das Tram Zürich-Affoltern oder die Glattalbahn Plus. Und hoffentlich bald ein Baubeginn der Limmattalbahn, welchem mit einer läppischen Initiative nochmals Steine auf die Geleise gelegt werden.

Auch zum Fahrplanwechsel wird die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn abgeschlossen sein und ein weiterer Angebotsausbau den öV im Kanton Zürich noch attraktiver gestalten.

Am 9. Februar 2017 hat der Zürcher Regierungsrat an einer Medienkonferenz das Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel vorgestellt – ein von Stadt und Kanton Zürich gemeinsam erarbeitetes Grossprojekt. Ein Projekt, welches einen weiteren Teil der lärmigen und stinkenden 40-jährigen «provisorischen Westtangente» beenden will. Ein Komitee wird das kontrovers beurteilte Projekt durch den politischen Prozess bis zur vermutlichen Volksabstimmung begleiten. Der VöV Zürich unterstützt dieses verkehrsträgerübergreifende Projekt und hat zusammen mit dem ACS Zürich das Co-Präsidium in diesem Komitee übernommen. Als erste Handlung verschickten der ACS Zürich und der VöV Zürich anlässlich der Präsentation eine gemeinsame Medienmitteilung. Das Komitee selber wird zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt.

Das Thema für die Herbstveranstaltung am 14. November 2017 steht noch nicht fest.

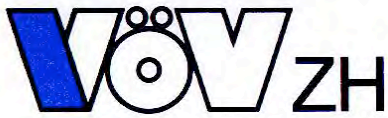
5. Dank

Mein Dank gilt auch dieses Jahr vor allem meinen Vorstands-Kollegen für ihr kritisches Mitdenken; sie garantieren ein seriöses Auftreten des VöV ZH. Eine konsequent sachorientierte öV-Politik bleibt nach wie vor die Maxime des Vereins. Dabei schätze ich ausserordentlich die eingebrachte Fachkompetenz von SBB, VBZ, Postauto und ZVV. Auch wenn gelegentlich moniert wird, der VöV Zürich arbeite manchmal zu verwaltungsnah, sehe ich diese Nähe als Chance und nicht als Risiko. Mein Dank geht auch an die Einzel-Mitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns wissen, welche Themen wir allenfalls aufnehmen sollten. Und werben Sie in Ihrem Umfeld für den VöV ZH. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs auch unter schwierigen finanziellen Bedingungen verkehrs- und siedlungsgerecht optimal auszubauen.

Und: Schauen Sie ab und zu in unsere webpage www.voev-zh.ch: Dort finden Sie ergänzende Informationen zum Jahresbericht, zu unseren Podien und Veranstaltungen sowie weiteren Themen.

Februar 2017

Peter Anderegg, Präsident



Jahresbericht 2015/2016 VöV Zürich

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

1. Allgemeines

Am 27. Mai 2015 feierten die Zürcher S-Bahn und der ZVV ihr 25-jähriges Jubiläum - der VöV ZH gratulierte mit! Der Start der Zürcher S-Bahn und des Zürcher Tarif- und Verkehrsverbundes (ZVV) Ende Mai 1990 stellten für den Grossraum Zürich eine neue öV-Ära dar. Zudem war der ZVV der erste Verkehrsverbund in der Schweiz. Zu Recht feierte man diesen enormen Erfolg, der damals weitere Verkehrsverbände beflügelte.

Der VöV ZH freute sich mit und feierte auch ein wenig sich selber. Sein Gründungsjahr 1982 war nicht zufällig kurz nach der erfolgreichen S-Bahnabstimmung. Unser ehemaliges Vorstandmitglied Walter Diener beschreibt das 2007 in der 25-Jahre-Jubiläumsschrift des VöV ZH folgendermassen: *„Vorher bestanden nämlich bereits zwei Vereine, die sich im Kanton Zürich für den öffentlichen Verkehr einsetzten. Und weil diese erkannten, dass die denkwürdige S-Bahn-Abstimmung nicht das Ende eines Abstimmungskampfes sondern der Anfang einer gezielten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs sein sollte, beschlossen deren Vorstände, sich zusammen zu schliessen und künftig als einziger Verein für das wichtige Anliegen der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu kämpfen. So entstand aus dem Verein pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich (VRZ) und dem Verein Pro Zürichberglinie (VPZ) durch Fusion der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH).“*

Jubiläen sollen auch zum Anlass genommen werden, bisherig erfolgreiche Strategien und Strukturen unter die Lupe zu nehmen. Was soll allenfalls optimiert, verbessert oder angepasst werden? Der VöV ZH stellt sich dieser Diskussion und will auch mit eigenen Ideen und kritischen Beurteilungen die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich begleiten.

Ein zweites Highlight war die Inbetriebnahme der integralen Durchmesserlinie (DML) zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015. Nun ist die DML Zürich also fertig: nach dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und dem Weinbergtunnel wurden auch die 395m lange Kohledreieckbrücke und die mit 1156m längste SBB-Brücke Letzigraben dem Betrieb übergeben. Täglich passieren nun 460 Züge den Durchgangsbahnhof, 140 im Fernverkehr und 320 im S-Bahnverkehr.



Die grosszügig konzipierten und bis dahin eher unternutzten Perrons füllten sich dichter mit Reisenden – was auch das Bahnhofsgewerbe freut. Damit verbunden waren grössere Änderungen bei S-Bahn- und Buslinien.

Ohne die grosse Leistung des DML-Baus zu schmälern, frage ich mich auch, ob künftige Bahnhofsausbauten – vor allem in anderen Schweizer Grossstädten – zwingend über Hauptbahnhöfe führen müssen. Oder ob vielmehr Tangentiallinien um die Hauptbahnhöfe herum mit Halt in Stadtbahnhöfen das Bahnsystem entlasten könnten. Eine Frage, die sich Verkehrsfachleute immer wieder stellen.

2. Verein

Die Generalversammlung 2015 des VöV ZH fand am 12. März 2015 im Restaurant Markthalle statt. Der Grund für diesen Ort lag an der anschliessenden Besichtigung der neuen Serviceanlage SBB-Herdern. Diese 420 Meter lange Anlage für Fernverkehrszüge haben die SBB im Mai 2014 in Betrieb genommen. Hier können ganze Zugskompositionen effizient gewartet und instand gesetzt werden – z.B. IC2000, die ICN-Neigezüge, S-Bahn-Kompositionen oder auch der ICE1. Eine interessante und spannende ‚Backstage‘-Führung. Herzlichen Dank allen Fachleuten und dem Gastgeber SBB!



Der Herbstanlass vom 10. November 2015 diente wiederum einem sehr gut besuchten Podium an der Pädagogischen Hochschule Zürich: «*Zürcher Mobilität 2040 – weiter wie bisher?!*», verstanden als Beitrag des VöV ZH zum 25-jährigen Jubiläum des ZVV. Dabei ging es nicht darum, bestehende Konzepte zu diskutieren und zu vergleichen, sondern sich losgelöster von diesen zu überlegen, was Mobilität eine Generation später heissen könnte. Die Ausführungen des Hauptreferenten Martin Buck waren die Grundlage für die nachfolgende von Ruedi Ott moderierte Podiumsdiskussion mit Dominik Brühwiler (ZVV), Widar von Arx (HS Luzern) und Raphael Eder (ETH Zürich). Ganz besonders gefreut und geehrt hat mich die Anwesenheit und Grussbotschaft unserer neuen Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh.

Die Limmattalbahn wird gebaut! Der VöV ZH freute sich sehr, dass die Stimmberechtigten des Kantons Zürich am 22. November 2015 dem Bau der Limmattalbahn mit über 64.5 Prozent deutlich zustimmte; einzig der betroffene Bezirk Dietikon lehnte die neue Bahn mit 54.1 Prozent ab. Liniennführungsstreit und Angst vor Verkehrschaos haben hier das Nein angeführt. Diesem Entscheid muss mit entsprechender Information während des Baus Rechnung getragen werden.

Zusammen mit den Nationalräten Hans Egloff und Thomas Hardegger gehörte ich dem CO-Präsidium des überparteilichen Komitees «Ja zur Limmattalbahn» an und konnte damit auch den VöV ZH positionieren. Der VöV ZH war auch der postalische Adressat und Versender von Abstimmungsmaterial – vielen Dank ans Sekretariat.

Mit diesem Entscheid wurde die Bedeutung dieses weiteren öV-Meilensteins für das Limmattal und den ganzen Kanton erkannt. Die Limmattalbahn entlastet nicht nur die Schiene, sondern auch die Strassen im Limmattal und ergänzt den Grobverteiler S-Bahn und das Bussystem. Als Strassenbahn wird sie die Orts- und Quartierzentren optimal erschliessen und ist daher auch ein städtebauliches Projekt. Hoffen wir auf einen erfolgreichen Baustart der neuen Stadtbahn im nächsten Jahr.

3. Vorstand

An seinen Sitzungen hat der Vorstand wiederum Themen aufgegriffen, die mehr oder weniger ausführlicher diskutiert wurden. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Beim Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF), der analog dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) bei FABI aufgebaut ist. Besorgt ist der VöV ZH, ob bei knapper werdenden Mitteln nicht die Agglomerationsprogramme unter die Räder kommen.

Ein weiteres diskutiertes Langzeitthema war (und bleibt) das schnelle und sichere Führen von Passagierströmen – auch in Anbetracht stark wachsender Fahrgastzahlen bei eigentlich erfreulichem öV-Ausbau.

Ja, auch die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels beschäftigte den Vorstand – vor allem der Bau einer zweiten Tunnelröhre. An der letzten GV wurde angeregt, dass auch wir unsere Meinung kundtun. Wie bereits im Jahresbericht 2014/15 erwähnt, engagierte sich der VöV ZH nicht im Abstimmungskomitee «Nein zur 2.Gotthardröhre», wie das die IGöV als eine der Trägerorganisationen tut. Wir beschränkten uns auf einen Beitrag auf unserer webpage: «Sanierung Gotthard-Strassentunnel: unausgereifte Vorlage!»

4. Ausblick

„Nach dem Ausbau nun der Abbau“ titelt die NZZ vom 13. Februar 2016 ihren Artikel zum vom Zürcher Kantonsrat versuchten Kahlschlagsparen beim ZVV. Mit solchen hemdsärmeligen, kurzsichtigen Sparanträgen wird der optimale Nutzen gebauter Infrastrukturen (z.B. DML) und des modernen Rollmaterials in Frage gestellt. Der VöV ZH bleibt dran! Dazu gehört auch die austarierte Gestaltung der Fahrpläne für die Zeit nach dem Abschluss der 4. Teilregänzung der S-Bahn 2018. Ein Schwerpunkt bleiben Tramausbauten in der Stadt Zürich und grenzüberschreitende Stadtbahnen (u.a. Tram Affoltern, Glattalbahn Plus). Wobei mir der Terminus Tram für alle städtischen Schmalspurbahnen lieber wäre; er spiegelt die Vernetzung im Grossraum Zürich besser wider. Das Thema für die Herbstveranstaltung am 15. November 2016 steht noch nicht fest.

5. Dank

Ich danke wiederum meinen Vorstands-Kollegen für ihr kritisches Mitdenken; sie garantieren ein seriöses Auftreten des VöV ZH. Eine konsequent sachorientierte öV-Politik bleibt oberste Maxime des Vereins. Dabei schätze ich ausserordentlich die eingebrachte Fachkompetenz der Transport-Unternehmen SBB, VBZ, Postauto und ZVV. Für einen Verein, der Privatpersonen, Gemeinden und Firmen in öV-Fragen vertritt, sehe ich das als Chance und nicht, wie teils von anderen IGÖV-Sektionen moniert, als Schwierigkeit. Auch dieses Jahr geht mein Dank an die Einzel-Mitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns wissen, wo der Schuh drückt, welche Themen wir allenfalls aufnehmen sollten – direkt oder via unsere webpage. Und machen Sie in Ihrem Umfeld den VöV ZH bekannt. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs den verkehrs- und raumpolitischen Grundsätzen entsprechend optimal auszubauen.

Und: Schauen Sie ab und zu in unsere webpage www.foev-zh.ch: Dort finden Sie ergänzende Informationen zum Jahresbericht, zu unseren Podien oder weiteren Veranstaltungen.

Februar 2016

Peter Anderegg, Präsident

Jahresbericht 2014/2015 VöV Zürich

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

1. Allgemeines

Nein, nein, der VöV Zürich wird sich nicht in den Grossraum Basel ausdehnen, auch wenn man in der kleinräumigen S-Bahn-Schweiz durchaus auf solche Gedanken kommen könnte. Aber wenn sich Erfreuliches im öV-Bereich ereignet, soll das durchaus gewürdigt werden. Seit Dezember 2014 fährt das Tram 8 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) über die Landesgrenze nach Weil am Rhein. Und 2018 soll das Tram 3 nach Saint Louis in Frankreich fahren. Wenn man bedenkt, wie wir uns schon an einer Gemeindegrenze die Zähne ausbeissen mit dem Betreiben von Trambahnen - ob in Basel oder Zürich!



Willkommen beim VöV ZH [Links](#) [Kontakt](#) [Impressum](#)

VÖV ZH **Willkommen beim VöV ZH** [Archiv](#)

Basler-Tram 8 fährt nach Deutschland
Erstellt vor 25 Tagen durch VöV ZH

 Wenn man über den Zürcher-Tellerrand hinschaut, tut sich im Grossraum Basel Erfreuliches: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fährt das Tram 8 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) über die Landesgrenze nach Weil am Rhein.

0 Kommentare | [Permalink](#)

Aktuell

12.03.2015 18:00:00
Generalversammlung
mit Führung durch die neue SBB-Serviceanlage Zürich-Herdern
prov. Zeitangaben, Details folgen

Aber zurück nach Zürich: Immer das gesetzte Ziel vor Augen einer Fokussierung des öV-Ausbaus im Grossraum Zürich bzw. in den Ballungsräumen, setzte der VöV Zürich auch 2014 Zeichen mittels Medienmitteilungen, Medienhinweisen auf unserer Webpage www.voev-zh.ch und einem Podium.

Die Teileröffnung der Durchmesserlinie Zürich am 12. Juni war ein Höhepunkt und ist ein weiterer Meilenstein in der erfolgreichen ÖV-Geschichte des Kantons Zürich. Es war eine terminliche und finanzielle Punktlandung oder wie es SBB CEO Andreas Meyer sagte: „Time, Budget and Quality“ stimmten. Die ganze Durchmesserlinie mit dem Fernverkehr Ost-West folgt im Dezember 2015.

2. Verein

Die Generalversammlung 2014 des VöV ZH fand am 12. März 2014 im Restorama der VBZ Zürich statt. Die vorgängige Besichtigung der VBZ-Leitstelle gab einen interessanten Einblick in den oft angespannten Alltag der Disponenten. Drei bis vier dieser Fachleute setzen sich ein, damit die rund 400 Fahrzeuge möglichst pünktlich durch die dichten Verkehrsströme der Stadt Zürich finden. Der anschliessende Apéro gab wiederum Gelegenheit, sich untereinander auszutauschen. Ganz herzlichen Dank dem Gastgeber VBZ!

Der Herbstanlass vom 12. November 2014 wurde nicht für eine Besichtigung genutzt sondern für das sehr gut besuchte Herbst-Podium «*Fernreisebusse: Bereicherung oder Bedrohung für die Bahn?*» an der Pädagogischen Hochschule Zürich. Auf den ersten Blick nicht ein Thema für den VöV Zürich, aber die bessere HGV-Anbindung Zürichs ans Ausland ist damit tangiert, wenn nicht gefährdet – nicht nur die Strecke Zürich – München!

(siehe <http://www.voev-zh.ch> > Agenda)

Engagiert hat sich der VöV Zürich bei der Abstimmung zur Tramverbindung Hardbrücke, wo er die Federführung des Komitees «*Tramverbindung Hardbrücke JA*» übernommen hat. Dieser Kredit wurde am 30. November mit einer komfortablen Zweidrittelmehrheit angenommen. Das Tram Hardbrücke passt als erster tangentialer Faden im Zürcher öV-Netz in die VöV-Strategie: verknüpfen, vernetzen, verbinden der verschiedenen Verkehrsträger S-Bahn, Tram und Bus.

Nicht sehr laut, aber trotzdem Nein gesagt hat der VöV Zürich bei der zweiten öV-Vorlage: Die VCS-Initiative zum Bahnhof Stadelhofen verfolgte zwar das richtige Ziel. Dieser Bahnhof benötigt ein viertes Gleis und eine niveaufreie Abzweigung nach Tiefenbrunnen und muss rasch realisiert werden. Aber die Initiative forderte eine falsche Finanzierung, da inzwischen mit dem FABI-Beschluss der Projektierungskredit genehmigt und die Arbeiten aufgenommen wurden.

Das Tram 2 fährt nicht über den Bahnhof Altstetten, wie es die VBZ und ZVV wollten. Aufgrund der Empfehlungen des «Dialog Altstetten» hat der Zürcher Stadtrat so entschieden. Der VöV Zürich war in dieser Begleitgruppe durch mich vertreten. Der VöV Zürich bedauert zwar den Entscheid aus übergeordneter Sicht, sieht aber eine Neuplanung als unabdingbar. Damit der S-Bahnhof Altstetten optimal mit dem innerstädtischen Tram- und Busnetz verbunden werden kann, muss die Linienführung der geplanten Limmattalbahn im Zürcher Stadtbereich nochmals genau unter die Lupe genommen werden.

3. Vorstand

Wie im letzten Jahresbericht angekündigt, wurden die postalisch versandten *Informationen aus dem Vorstand* eingestellt. Die Informationen sind dafür aktueller auf unserer Webpage aufgeschaltet – schauen Sie rein, es lohnt sich!

An seinen Sitzungen hat der Vorstand einige Themen aufgegriffen und mehr oder weniger ausführlicher diskutiert. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Beim Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF), der analog FABI aufgebaut ist, ist der VöV Zürich besorgt, ob genügend Geld für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen wird; für die nächste Generation der Programme müssten min. 400 Mio. gesichert werden.

Obwohl der Vorstand eine zweite Strassenröhre am Gotthard als nicht opportun erachtet, engagiert er sich nicht im Abstimmungskomitee «Nein zur 2.Gotthardröhre»; es ist zu weit entfernt vom Fokus des VöV Zürich.

Thematisiert wurden auch der Einsatz von Seilbahnen (u.a. Zoo-Seilbahn) im urbanen Raum, die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Trambahnen, aber auch das mit zunehmenden öV-Ausbau schnelle und sichere Führen grosser Passagierströme.

4. Ausblick

Frühjahr 2015 werden 25 Jahre Zürcher Verkehrsbund ZVV und Zürcher S-Bahn gefeiert – zu Recht, wenn man den Erfolg dieses Projektes ansieht. Der VöV Zürich freut sich mit. Mit Erfolg verbunden ist stets auch, diesen zu konsolidieren und sich zu versichern, ob der eingeschlagene Weg Korrekturen braucht oder nicht.

Die Kantonsparlamente in Zürich und Aargau werden im Frühjahr 2015 den Kredit für die Limmattalbahn behandeln. Ein Referendum steht zur Diskussion, eine Volksabstimmung würde voraussichtlich im November 2015 stattfinden. Je nach Situation wird sich der VöV Zürich für diesen Kredit engagieren.

Dann hofft der VöV Zürich natürlich endlich auf eine zügige Trambeschaffung in Zürich.

Aber auch die für alle Beteiligten unbefriedigende und vorläufig unverbesserliche Situation am Stadtbahnhof Wipkingen bezüglich S-Bahn behalten wir im Auge.

Das Thema für die Herbstveranstaltung am 10. November 2015 steht noch nicht fest.

5. Dank

Ich danke meinen Vorstands-Kollegen für das intensive und kritische Mitdenken; sie garantieren mit ihrem fundierten Wissen ein kompetentes Auftreten des VöV Zürich fern populistischem Showverhalten; eine konsequent sachorientierte Politik soll oberste Maxime des Vereins bleiben. Dabei schätze ich die konstruktive Mitarbeit der Transport-Unternehmen SBB, VBZ, Postauto und dem ZVV - für einen Verein, der Privatpersonen, Gemeinden und Firmen in öV-Fragen vertritt, nicht selbstverständlich.

Auch dieses Jahr geht mein Dank an die Einzel-Mitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns auch wissen, wo der Schuh drückt, welche Themen wir allenfalls aufnehmen sollten – direkt oder via unsere Webpage. Und machen Sie in Ihrem Umfeld den VöV Zürich bekannt; wir versuchen es über eine Werbekampagne. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs den verkehrs- und raumpolitischen Grundsätzen entsprechend optimal auszubauen.

Januar 2015

Peter Anderegg, Präsident

Jahresbericht 2013/2014 VöV Zürich

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


1. Allgemeines

Es freut mich ausserordentlich, dass ich im Frühjahr 2013 von Geri Fischer das Präsidium übernehmen durfte. Meinem Vorgänger danke ich an dieser Stelle nochmals für die umsichtige Führung des VöV Zürich. Schwerpunkt im letzten Vereinsjahr war sicher die Umsetzung der gesetzten Ziele bezüglich Fokussierung auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich bzw. in den Ballungsräumen. Damit verbunden sind die beiden durchgeführten Podien zu *Siedlungsentwicklung und öV* und *Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel?*

Und natürlich der seit Januar 2014 neue Auftritt im Internet, der auch aktueller bewirtschaftet werden soll: www.voev-zh.ch



VöV ZH > Willkommen beim VöV ZH Links Kontakt Impressum




- Home
- Ziel und Zweck
- Positionen
- Publikationen
- Mitglieder
- Vorstand

Willkommen beim VöV ZH Archiv

FABI vom Stimmvolk angenommen!

Erstellt Heute, 10:06 durch VöV ZH



Mit 63.1% war die Zustimmung zu FABI im Kanton Zürich noch etwas höher als gesamtschweizerisch mit 62%. Das verdient Dank an alle, die für eine nachhaltige Bahnzukunft gestimmt haben.

0 Kommentare | [Permalink](#)

Aktuell

- 12.03.2014 [Generalversammlung 2014](#)
- 03.09.2014 [Vorstandssitzung](#)
- 12.11.2014 [Herbstanlass mit Podium](#)

2. Verein

Die Generalversammlung 2013 des VöV ZH fand am 13. Mai 2013 im Medienzentrum des Kantons Zürich statt, an welcher auch der erwähnte Präsidiumswechsel stattfand. Anders als frühere Jahre wurde anschliessend keine Besichtigung angeboten, sondern das erste Podium unseres Veranstaltungszyklus mit kompetenten Teilnehmern zum Thema *Siedlungsentwicklung und öV* ging über die Bühne – natürlich mit einem Apéro abgerundet, wo noch munter weiter gefachsimpelt wurde. Ein aus meiner Sicht gelungener Start, der Mut für weitere Veranstaltungen machte.

Auch der traditionelle Herbstanlass wurde nicht für eine Besichtigung benutzt sondern für das zweite, spannende Podium: *Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel?*

Zu beiden Veranstaltungen findet man interessante Beiträge auf unserer webpage.

3. Vorstand

Im Gegensatz zu anderen Jahren verfassten wir die Informationen aus dem Vorstand nur einmal, in Form eines Rückblicks 2013 – und dies zudem erst anfangs 2014. Wie dort angekündigt, werden dies wohl auch die letzten sein, da Informationen künftig aktueller auf unsere webpage aufgeschaltet werden. Um mich nicht zu wiederholen, was bereits in diesem erst erschienenen Rückblick 2013 steht (auf unserer webpage abrufbar), äussere ich mich kurz zur vom Volk am 9. Februar angenommenen FABI-Vorlage. Diese haben wir als Komiteemitglied und in Leserbriefen unterstützt.

Mit 63.1% war die Zustimmung zu FABI im Kanton Zürich noch etwas höher als gesamtschweizerisch mit 62%. Das verdient Dank an alle, die für eine nachhaltige Bahnzukunft gestimmt haben. Mit fast Zweidrittel Zustimmung ist das ein gesichertes Resultat, aber nicht mehr zu vergleichen mit öV-Abstimmungen mit Dreiviertel-Mehrheiten! Was für mich bedeutet, dass öV-Vorlagen zunehmend und zu Recht, kritischer angeschaut werden bezüglich Nutzen und Kosten. Auch bei FABI ist die Gefahr nicht gebannt, das föderalistische Forderungen raum- und verkehrpolitische Anforderungen aushebeln. Der VöV Zürich wird sich auch künftig dafür einsetzen, dass sich öV-Ausbauten primär an diesen Anforderungen orientieren.

4. Ausblick

Ein Höhepunkt dürfte die Teilinbetriebnahme der Durchmesserlinie im Juni 2014 sein. Dies mit dem Wermutstropfen, dass der Stadtbahnhof Wipkingen bezüglich S-Bahn eine Abwertung erfährt; eine für alle Beteiligten unbefriedigende und vorläufig unverbesserliche Situation.

Mit Blick auf weitere Ausbauten werden wir uns im laufenden Jahr einerseits mit der Problematik der *Konkurrenzkampf* auf der Normalspur befassen. Verschiedene Transportarten beanspruchen – alle mit guten Gründen – Priorität auf denselben Schienen: S-Bahnverkehr, nationaler und internationaler Fernverkehr sowie der Güterverkehr. An einem Podium im Herbst 2014 wollen wir versuchen Lösungsansätze aufzuzeigen.

Ein Dauerbrenner bleibt die bessere HGV-Anbindung Zürichs ans Ausland. Wie sieht das mittelfristig aus? Richtung Süden wird die NEAT ab 2016 bzw. 2020 den Cappuccino näher bringen. Richtung Norden steht noch vieles in den Sternen: Einerseits genießt eine echte Beschleunigung Zürich–Basel keine Priorität mehr und die HGV-Ausbauten bis Mannheim lassen auf sich warten. Andererseits werden München und Stuttgart in absehbarer Zeit keine wirkliche Alternative zu Auto und Flugzeug sein. Ja und Österreich mit dem railjet – rail ja, aber jet? Von echten Fortschritten kann eigentlich nur die Rede sein Richtung Paris – wenigstens ab Basel. Im Grossraum Zürich bleiben der Tram- und Busnetzausbau sowie die Limmattalbahn ein Schwerpunkt. Und die Volksinitiative zum Ausbau des Bahnhof Stadelhofen: Hier hoffen wir auf einen guten Gegenvorschlag des Kantonsrates. Zu einem dieser Themen planen wir ein Podium vor der Sommerpause.

5. Dank

Ich danke meinen Vorstands-Kollegen für das intensive und kritische Mitdenken; sie garantieren mit ihrem fundierten Wissen ein kompetentes Auftreten des VöV Zürich fern populistischem Showverhalten; eine konsequent sachorientierte Politik soll oberste Maxime des Vereins bleiben. Mein Dank gilt auch den Einzel-Mitgliedern, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützt haben. Sie tragen mit ihrem Engagement zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Ich hoffe auf eine weitere konstruktive Zusammenarbeit, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs den verkehrs- und raumpolitischen Grundsätzen entsprechend optimal auszubauen.

Februar 2014

Peter Anderegg, Präsident

Jahresbericht 2012/2013 VöV ZH

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

1. Allgemeines

Nach dem verstärkten Ringen nach einer Neuausrichtung im vorangehenden Jahr hat der Vorstand im Berichtsjahr eine positive und innovative Vorwärtsstrategie entwickelt.

Der VöV arbeitet dank wertvoller Mitwirkung kompetenter Fachleute weiterhin sachorientiert und nicht (partei-)politisch.

Die Fokussierung auf den ÖV-Ausbau im Grossraum Zürich ist unbestritten. Dies soll aber geschehen, ohne den restlichen Kanton und seine berechtigten Anliegen aus den Augen zu verlieren.

Bei der VCS-Initiative "Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig" bedauert der VöV das Vorpellen des VCS, auch wenn das Problem unbestritten ist. Er ist aber bereit sich konstruktiv für das Anliegen einzusetzen, indem er den Bahnhof Stadelhofen nicht als Einzelprojekt sieht, sondern die ganze Achse von Altstetten - Stettbach und weitere dazugehörige Ausbauten mit einbezieht.

2. Verein

An der letzten Generalversammlung vom 23. Mai 2012 durften wir anschliessend an die statutarischen Geschäfte an einer extra für unseren Verein organisierten, interessanten Führung durch die Industriewerkstätte der SBB teilnehmen. Der Blick hinter die Kulissen war sehr eindrücklich und gab Aufschluss über die gewissenhafte, fachkompetente Arbeit im Dienst für die Sicherheit von uns Bahnkunden.

Bei unserem Herbstanlass am 27.10.2012 konnte abgetaucht werden - in die Untergrundbaustelle des Durchgangsbahnhofes im Zürcher Hauptbahnhof. Vorgängig bekamen die Besucher wichtige Informationen in einem Referat durch den Projektleiter Roland Kobelt.

Die VCS-Initiative „Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig“ erscheint auf den ersten Blick als die Lösung für die drängenden ÖV-Probleme im Grossraum Zürich. So hat auch die Metropolitankonferenz das Projekt Stadelhofen unter den 3 wichtigsten Zürcher Projekten wahrgenommen.

Bereits im Jahre 2006 wurde dieser Ausbau in einer kantonsrätlichen Motion, bei der ich als einer der drei Mitunterzeichner dabei war, gefordert.

In der eingehenden Diskussion zur VCS-Initiative ist der VöV-Vorstand indes einhellig zum Schluss gekommen, dass der Bau eines 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen nicht als Einzelprojekt betrachtet werden kann. Er muss unabdingbar zeitlich gleich mit dem Brüttenertunnel realisiert werden. Zudem gehört zum Stadelhofen-Ausbau auch eine Betrachtung über die ganze Achse von Stettbach bis Altstetten. Eine Kapazitätsverbesserung Stadelhofen macht nur Sinn in einem grösseren Zusammenhang. Ausserdem sind aber auch die Feinverteiler Tram und Bus ebenso am Anschlag.

Es wird somit Aufgabe der zuständigen kantonsrätlichen Kommission sein, im Kantonsrat einen Gegenvorschlag zu erwirken, der alle diese Anliegen möglichst umfassend aufnimmt.

3. Vorstand

Im vergangenen Jahr wurden zuerst in einer Arbeitsgruppe und anschliessend im Gesamtvorstand intensiv Vorschläge für eine mögliche Neuausrichtung unseres Vereins ausgearbeitet.

In der vor einem Monat veröffentlichten Medienmitteilung wurden die daraus resultierenden Eckpunkte und Ziele formuliert und bekannt gegeben. Nachzulesen ist diese Medienmitteilung, welche von unserem Vizepräsidenten Peter Anderegg in verdankenswerter Weise verfasst wurde, auf unserer VöV-Webseite.

Vom 1.-3.10.2012 wurde von unserem Vorstandsmitglied Réne Gürtner, für den Vorstand und Vertreter der öV-Branche, eine äusserst spannende Bildungsreise nach Reims (Tramneubau) und Metz (Busway im Bau) perfekt organisiert und erfolgreich durchgeführt. Auch dieser Anlass ist als Bericht zusammen mit gelungenen Fotos auf unserer VöV-Webseite abrufbar.

Auch der neu besetzte Vorstand arbeitet effizient und in einem erfreulich positiven Klima gut zusammen. In Nationalrat Thomas Hardegger haben wir wiederum einen zuverlässigen und einsatzfreudigen Vertreter aus dem Bundesparlament für unseren Vorstand gewinnen können. Nach wie vor wird immer noch ein Vertreter der Wissenschaft gesucht.

Der Vorstand wird sich neben der Vortragsreihe auch im neuen Jahr mit unbequemen Fragen rund um den öffentlichen Verkehr befassen und dadurch seine Glaubwürdigkeit wahren.

4. Ausblick

Im Sinne einer konstruktiven Vorwärtsstrategie hat der VöV-Vorstand eine Vortragsreihe zum ÖV-Ausbau im Grossraum Zürich beschlossen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit kompetenten Fachpersonen des Bundes und Kantons Zürich, aus der Wissenschaft und von weiteren Organisationen. Sie soll in Form von Podiumsveranstaltungen 2013/14 zu den Themen ÖV und Siedlung, Netzentwicklung Tram/Bus, Zürcher S-Bahn 2.Generation, Neue Transportmittel, Finanzierung ÖV abgehandelt werden.

Der Vorstand hofft auf eine rege Beteiligung und ist gespannt auf die Reaktionen der Medien.

Mit Besorgnis nahm der Vorstand Kenntnis davon, dass das Bundesamt für Verkehr die Infrastrukturbedürfnisse des ÖVs im rasant wachsenden Wirtschaftsraum Zürich zu wenig berücksichtigt und dem Kanton zugleich Kompetenzen wegnehmen wollte. Glücklicherweise haben beide Parlamentskammern Korrekturen angebracht.

Als Erfolg ist zu werten, dass die Planungskompetenz für die Kantone in einem Artikel gesichert werden konnte. Nachteilig ist indessen, dass Publikumsanlagen von den Kantonen finanziert werden sollen. Minderheitsanträge sollten diesen Nachteil beheben.

7. Dank

In meinem ersten Jahresbericht vor 7 Jahren schrieb ich: "Es ist gut zu wissen und macht Mut, dass der VöV dank einer ausgewogenen und ausgezeichneten Besetzung des Vorstands mit engagierten Persönlichkeiten aus den verschiedenen Fachbereichen des öffentlichen Verkehrs, auf einer sicheren und zielorientierten Schiene weiterfährt".

In dieser Hinsicht hat sich in all den Jahren nichts verändert. Ich freue mich ausserordentlich, dass ich nach vielen guten gemeinsamen Erfahrungen, unter anderem nach nur in unserem Sinn entschiedenen Abstimmungskämpfen, das präsidiale Amt zuversichtlich und mit einem guten Gefühl an meinen Nachfolger weiter geben kann.

Von ganzem Herzen danke ich allen früheren und jetzigen Vorstandskollegen. Ihr habt mich in all den Jahren engagiert begleitet und euer Bestes zu einem guten Gelingen in unseren vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen gegeben.

Und ein letztes Mal sage ich ein herzliches Dankeschön an alle, die unseren Verein praktisch oder ideell, treu unterstützt haben.

Das Ziel bleibt klar, der VöV soll auch inskünftig beim optimalen Ausbau des ÖV ein kompetenter Partner sein und bleiben. Dazu wünsche ich unserem Verein mit seinen Organen auch in Zukunft nur das Beste.

Gerhard Fischer, Präsident

Februar 2013

Jahresbericht 2011/2012 VöV ZH

1. Allgemeines
2. Vereinsanlässe
3. Vorstand
4. Zukünftige Positionierung
5. Bahnfinanzierung
6. Ausblick
7. Dank

1. Allgemeines

Im vergangenen Jahr stand nach vielen Jahren der verschiedenen ÖV-Vorlagen für einmal kein Abstimmungskampf an.

Veränderungen erfuhr hingegen unser Vorstand durch den Rücktritt zweier verdienter und engagierter Mitglieder. Durch die Wahl von zwei neuen Mitgliedern an der letzten GV konnte der Vorstand aber wieder komplettiert werden.

In grosser Offenheit wurde im vergangenen Jahr über die zukünftige Positionierung des VöV reflektiert und diskutiert.

Die Bahnfinanzierung war auch dieses Jahr wieder eines der brennenden Themen unseres Vereins.

2. Vereinsanlässe

Unsere letzte Generalversammlung wurde am Flughafen Kloten durchgeführt. Das Thema war der Flughafen und die Bedeutung des Luftverkehrs als öffentlicher Verkehr. Eine gut organisierte Rundfahrt mit fachkundiger Führung hat uns einen interessanten und umfassenden Einblick in das emsige Geschehen am grössten Luftknotenpunkt unseres Landes ermöglicht. In seinem Referat hat uns Christian Schärli mit dem Thema - Luftverkehr als öffentlicher Verkehr - noch vertieft mit Fakten und Zahlen in die Bedeutung des Flughafens eingeführt.

Die Herbstveranstaltung wurde, etwas früher als üblich, schon auf den 24. September 2011 festgesetzt und fand bei einer grossen Teilnehmerzahl wieder viel Anklang. Die Veranstaltung fand in Zürich West statt, und wir hatten das Vorrecht und die Gelegenheit, schon gut zwei Monate vor der offiziellen Betriebsaufnahme die neue Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten zu befahren. Der VöV ZH hatte das Projekt von Anfang an wohlwollend begleitet und sich im Abstimmungskampf für die neue Tramlinie stark gemacht. Nicht zuletzt dank unserem Vorstandsmitglied René Guertner, dem Leiter Netzerweiterung der VBZ, der nun nach grossen Verdiensten in die Pension geht, wurde es möglich, einiges über die vielseitigen Vorzüge und die

überragende Bedeutung dieser neuen Tramlinie an Ort und Stelle zu erfahren. Wir danken ihm und den weiteren Fachleuten, die uns an diesem Morgen führten, ganz herzlich.

3. Vorstand

Im vergangenen Jahr sind die beiden langjährigen Vorstandsmitglieder Prof. Heinrich Brändli und Walter Diener aus dem Vorstand zurück getreten. Diese beiden haben während vieler Jahre unseren Verein positiv geprägt und wohl unbestritten zu einem grossen Teil den VöV zu dem gemacht, was er heute ist. Ich war immer wieder beeindruckt von ihrem enorm grossen Fachwissen und ihrem engagierten Einsatz. Wir danken den beiden herzlich für ihren ausgezeichneten Einsatz und wünschen ihnen auch an dieser Stelle nur das Beste und weiterhin gute Gesundheit.

Es ist nicht selbstverständlich, dass wir mit Willy Germann als Aktuar und Urs Wenzel als unser Mandant bei der IGÖV-CH, die beiden abtretenden Vorstandsmitglieder wieder mit zwei ausgewiesenen Persönlichkeiten ersetzen konnten.

4. Zukünftige Positionierung

Dem VöV wird allgemein eine sehr hohe Fachkompetenz attestiert. Die Medienpräsenz und das Gewicht im politischen Geschehen lassen aber zu wünschen übrig. Ein aktiver und innovativer Verein zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass er sich nicht scheut, sein Wirken und seine Ausrichtung in regelmässigen Abständen kritisch zu hinterfragen und gegebenenfalls Kurskorrekturen zielstrebig anzugehen.

Unter der Leitung unseres Vizepräsidenten Peter Anderegg hat sich unser Vorstand in dieser Beziehung an die Arbeit gemacht. Peter Anderegg hat ein Arbeitspapier verfasst, worin er mögliche künftige Aufgabestellungen aufgelistet hat. Sollen wir neben der langjährig bewährten Unterstützung von Infrastrukturprojekten auch die Anliegen der Kunden stärker mit einbeziehen und sogar das grosse Feld der ganzen Transportkette incl. der Fussgängerströme bearbeiten? Soll auch die Abstimmung von Raum- und Verkehrspolitik ein Thema in unseren Überlegungen sein?

In einer detaillierten Auslegeordnung kamen wir indes zum Schluss, dass durch eine solch weitgehende Ausweitung unserer Aufgaben automatisch andere in diesen Aufgaben bereits wirkende Organisationen tangiert würden und dadurch eine engere Zusammenarbeit mit diesen vorausgesetzt würde. Das Fazit in der letzten Sitzung vom vergangenen März war deshalb, dass wir von andern ähnlich gelagerten Organisationen möglichst unabhängig bleiben wollen und unseren Schwerpunkt wie bisher weiterhin in der ideellen Unterstützung und Förderung von Infrastrukturvorhaben sehen. In wie weit zusätzliche Nebenschauplätze moderat mit einbezogen werden sollen, wird in einem „Think-Tank“ weiter beraten.

5. Bahnfinanzierung

An einer Sitzung liess sich der Vorstand über die Vorschläge des Bundes für die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur informieren. Dabei steht die langfristige Sicherstellung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur im Zentrum der Vorlage, welche das UVEK in die Vernehmlassung gegeben hat. Vorgeschlagen wurde ein neu zu bildender Bahninfrastrukturfonds (BIF), welcher das bisherige unübersichtliche und befristete System ablösen soll. Im Gegensatz zum heutigen FinöV-Fonds soll der neue Fonds unbefristet sein. Wie bei diesem sah die Vernehmlassungsvorlage vor, dem BIF zwei Drittel der Einnahmen aus der LSVA, ein Promille aus der Mehrwertsteuer und neun Prozent des Reinertrags von Treibstoffsteuer und dem Zuschlag dazu zufließen zu lassen. Dazu kämen 2,2 Mrd. Franken pro Jahr aus ordentlichen Bundesmitteln, was den bisherigen Beiträgen des Bundes an die Infrastruktur von SBB und Privatbahnen für Betrieb und Substanzerhalt sowie für kleinere Erweiterungsinvestitionen entspricht. Für die Deckung der noch bleibenden Finanzierungslücke von jährlich rund einer Milliarde Franken waren eine Erhöhung der Trassenpreise, eine Reduktion der Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer und Beiträge der Kantone vorgesehen. Umstritten waren dabei vor allem die Pendlerabzüge und die Kantonsbeiträge. Statt einem Paket von Grossprojekten für 10 oder 20 Mrd. Franken sah die Vorlage nur ein kleines Sofortprogramm von 3,5 Mrd. Franken vor, dem – wenn die Finanzierung einmal gesichert ist – nach Bedarf grössere oder kleinere Ausbauschnitte folgen könnten.

Der Vorstand begrüsst die Ablösung des bisherigen unübersichtlichen und mit vielen Risiken verbundenen Systems durch einen unbefristeten Fonds mit gesicherten Einnahmen. Auch die Stossrichtung bei den neuen Finanzierungsquellen wird grundsätzlich positiv beurteilt, auch wenn bei deren Ausgestaltung noch Optimierungen unterstützt würden. Die Verschiebung aller Grossprojekte auf einen späteren Ausbauschnitt könnte die Vorlage vom regionalen Gezänk um Einzelprojekte entlasten und die Chancen, dass endlich eine langfristige Finanzierung von Ausbau und Betrieb der Bahninfrastruktur sichergestellt werden kann, erhöhen. Dies war für den Vorstand wichtiger als ein unsicheres Versprechen für eines der spezifisch zürcherischen Bahnanliegen. Dennoch wurde mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass im strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) alle für Zürich wichtigen Grossprojekte der Dringlichkeitsstufe 1 zugewiesen waren und dass sich der Bund sowohl bei Effretikon wie auch am Zimmerberg klar zur Tunnellösung bekannte. Der Vorstand unterstützte die Konzentration auf die Lösung des Finanzierungsproblems unter Beschränkung auf einen kleinen ersten Ausbauschnitt. Nur so schien es möglich zu sein, mittelfristig auch die nächsten grösseren Schritte zu realisieren.

Die inzwischen den Eidgenössischen Räten zugeleitete Botschaft hält sich in ihren Grundzügen an die Vernehmlassungsvorlage. Änderungen wurden bei der Berechnung der Bundesleistung und den Kantonsbeiträgen vorgenommen. Abzulehnen ist aus Zürcher Sicht die Einschränkung der kantonalen

Planungskompetenzen. Auch die Hoffnung, der kleine Betrag für die erste Tranche würde sich auf absolut dringliche Sofortmassnahmen konzentrieren und den Streit unter den Regionen vermeiden, erfüllte sich nicht. Stattdessen zeichnet sich eine Forderung nach Betragserhöhung zu Gunsten der Westschweiz ab, welche angesichts der anstehenden Probleme im Raum Zürich nicht akzeptiert werden könnte. Die politische Arbeit wird darum intensiviert werden müssen.

6. Ausblick

Betrachtet man die Entwicklung der letzten Jahre im öffentlichen Verkehr, so wird klar, dass die Herausforderungen immer grösser und komplexer werden. Die Mobilität nimmt stetig zu. In unseren kleinräumigen Strukturen ist der noch vorhandene Raum für den Verkehr aber durch verschiedene, sich oft gegenseitig behindernde Interessen stark umkämpft. So sind Orte mit viel Publikumsverkehr eben auch besonders interessant für Verkaufsgeschäfte und weitere kommerzielle Anbieter. Generell ist der Handlungsbedarf im Bereich der Fahrgastströme in grossen Verkehrsknotenpunkten erkannt und es werden Massnahmen eingeleitet um diesen vielschichtigen Problemen Herr zu werden. Aber gerade durch die grosse Komplexität und Vielschichtigkeit der anstehenden ÖV - Projekte ist nicht zu unterschätzen, dass gute Lösungen immer auch entsprechend hohe Investitionen erfordern. Aus diesen Gründen ist die Politik ganz besonders gefordert die nötigen Gelder auch bereit zu stellen.

7. Dank

Ein besonderer Dank gilt wiederum meinen Kollegen aus dem Vorstand welche sich auch im vergangenen Jahr und in neuer Zusammensetzung mit ihrem enormen Fachwissen und guten Ideen engagiert in unsere Vorstandsarbeit eingebracht haben. Während meiner vielen Abwesenheiten, bedingt durch mein Amt als Kantonsrats-präsident, hat mich unser Vizepräsident Peter Anderegg sehr engagiert und mit grossem Einsatz vertreten, dafür gehört ihm mein herzlicher Dank.

Mit einem herzlichen Dankeschön wende ich mich diesmal auch an alle, die unseren Verein praktisch oder ideell unterstützt haben. Vielen Dank auch allen, die mit ihrem Wirken und Schaffen zum guten Ruf und Gelingen für die wichtigen Belange des öffentlichen Verkehrs in unserem Verein beigetragen haben! Ich freue mich weiterhin auf eine erspriessliche Zusammenarbeit und ihren Goodwill für unseren Verein. Unser Kanton braucht unseren Einsatz weiterhin für einen gezielten und kontinuierlichen Erhalt und Ausbau unseres ÖV!

Gerhard Fischer, Präsident

April 2012

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

Jahresbericht 2009/2010 VöV ZH

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

1. Allgemeines

Das vergangene Jahr forderte von unserem Verein einen weiteren Abstimmungskampf gegen eine ÖV-Initiative und bereits steht eine weitere Initiative des VCS an, über welche das Stimmvolk noch dieses Jahr entscheiden wird.

Der Vorstand konnte durch drei weitere kompetente Mitglieder verstärkt werden. Gedanken machte sich der Vorstand ganz besonders darüber wie der öffentliche Verkehr in unserem Kanton weiter ausgebaut und besonders die Agglomerationen stärker berücksichtigt werden können.

2. Verein

Unsere letzte Generalversammlung wurde dieses Mal in Winterthur durchgeführt. Markus Hutter, unser neuer Vertreter aus dem Bundesparlament, hat uns anschliessend an die GV in einen Vortrag zum Thema „Zusammenhänge zwischen Bundespolitik und öffentlichem Verkehr im Kanton Zürich“ seinen Standpunkt dargelegt. Er kam zum Schluss, dass zukünftig eine vermehrte Vor- oder Mitfinanzierung durch die Kantone für die anstehenden Wünsche und Begehren im öffentlichen Verkehr unumgänglich sein wird.

Endlich hatten wir wieder ein Jahr, welches trotz der Zahlung von zwei fälligen Jahresbeiträgen an die IGöV-CH, einen kleinen Vorschlag von Fr. 2'632.- in der Kasse brachte. Zu verdanken ist dies unter anderem den Verkehrsbetrieben Glattal, welche unsere Herbstveranstaltung 08 ohne grosse Nebenkosten dafür aber mit umso grösserem Engagement für einen gelungenen Anlass durchführte.

An der Herbstveranstaltung im 2009 hat uns unser Ausflug zum Dampfbahnverein Zürcher Oberland geführt. Hier erlebten eine ansehnliche Schar interessierter Teilnehmer einen gelungenen Anlass. Besonders eindrücklich waren die

interessanten Ausführungen des DVZO-Präsidenten Hugo Wenger über die Entwicklung des Vereins zu einer vom Bund anerkannten Eisenbahnverkehrsunternehmung und die damit verbundenen Vorschriften und Möglichkeiten. Ganz speziell aber gefiel die stattliche Anzahl der verschiedenen Dampflokomotiven aus alten Zeiten, welche in Uster mit viel Liebe, fachmännischer Genauigkeit und grossem Einsatz restauriert werden. Damit wird gewährleistet, dass sie als prächtige, historische Relikte aus den Anfängen der Eisenbahngeschichte auch kommenden Generationen erhalten bleiben.

Der krönende Abschluss unserer Veranstaltung bildete die Fahrt mit den historischen Wagen des DVZO und einer alten Elektrolok über die Dampfbahnstrecke Uster-Hinwil-Bäretswil zum zukünftigen Standort der historischen Bahnhofhalle nach Bauma. Dort warteten, auch von der DVZO organisiert, bereits zwei Speisewagen aus alten Zeiten, warm beheizt, auf die gut gelaunten Ausflügler zu einem einfachen aber schmackhaftem Mittagessen in guter Stimmung und fröhlicher Atmosphäre.

3. Vorstand

Durch die Ergänzungswahlen 2009 in den Vorstand durften wir unser Team um drei zusätzliche Fachleute verstärken. Weil Nationalrat Markus Hutter überlastet ist, gab er bereits nach einem Jahr seinen Rücktritt aus unserem Gremium. Als neuen Vertreter aus Bern konnten wir den engagierten Verkehrspolitiker und Nationalrat Urs Hany gewinnen. Zusätzlich ergänzt Dominik Brühwiler als kompetenter Vertreter des ZVV und der neue Direktor der VBZ, Dr. Guido Schoch unseren Vorstand ideal.

Auch im vergangenen Vereinsjahr beschäftigten wir uns gleich mit zwei Volksinitiativen welche den öffentlichen Verkehr betrafen:

Die Abstimmung zur Halbstunden-Initiative wurde für unseren Verein zu einem schwierigen Spiessrutenlauf. Wir mussten wiederum wie beim Zoo-Tram gegen eine ÖV-Initiative antreten. Es war für uns unverständlich, dass die Initianten trotz einem fast gleichwertigen Gegenvorschlag ihre Initiative nicht zurückzogen. Mit dem Gegenvorschlag wurde nämlich die Angebotsverordnung in dem Sinne geändert, dass nach Fertigstellung der neuen Durchmesserlinie und dem Abschluss der soeben von den eidgenössischen Räten beschlossenen Ausbauten zwischen dem Flughafen und Winterthur der Halbstundentakt auf allen Bahnlinien im Kanton Zürich mit wenigen Ausnahmen angeboten werden soll.

Die als Sofortlösung für das Tösstal propagierte Weiterführung des zwischen Winterthur und Bauma bestehenden zweiten Zuges hätte trotz notwendiger und nachher grössten Teils nicht mehr benötigter baulicher Massnahmen einen unattraktiven 15-45-Minuten-Hinketakt erbracht. Der Vorstand sah sich aus diesen Gründen gezwungen, die Initiative abzulehnen. Er sah es indes als seine Aufgabe die bessere Lösung des Gegenvorschlags, auch wenn sie etwas mehr Zeit erfordert, zu unterstützen. Darum setzt er sich auch inständig für eine rasche Realisierung der 4. Teilergänzung und eine Beschleunigung der vom Bund beschlossenen Massnahmen zwischen Flughafen und Winterthur ein.

Mit der **Volksinitiative des VCS unter dem Namen „Schienen für Zürich“** fordert aber bereits ein neues Volksbegehren unsere Stellungnahme. Mit dieser Initiative wird ein Rahmenkredit von 520 Millionen Franken für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich-Winterthur zwischen Hürlistein und Winterthur auf durchgehend vier Gleise verlangt.

Der Vorstand wollte sich ein möglichst umfassendes Bild über die Situation und die politischen, die verkehrlichen und die finanziellen Zusammenhänge machen. Darum wurden nebst des ZVV auch die Vertreter des Initiativkomitees zur Anhörung eingeladen. Während die Initianten einen Ausbau der bestehenden Strecke verlangen, unterstützt der ZVV und der Regierungsrat den Brüttener-Tunnel.

Auch für den Vorstand ist unbestritten, dass es sich zwischen Zürich und Winterthur um eine der am meisten befahrenen Eisenbahnstrecken der Schweiz handelt, von dessen Kapazität der gesamte öffentliche Verkehr zwischen Zürich und der Ostschweiz abhängt. Dies wird auch von SBB und Bund anerkannt, welche darum die „Engpassbeseitigung Zürich – Winterthur“ in allen Varianten von Bahn 2030 unter die Massnahmen der 1. Priorität eingereiht hat. Der Bund will also die Strecke ausbauen und bestätigt diesen Ausbau damit auch als nationale Aufgabe.

Es besteht darum für den Kanton Zürich kein Anlass, dem Bund diese Aufgabe abzunehmen, umso weniger, wenn man berücksichtigt, dass in den nächsten Jahren zwischen Oerlikon und Winterthur unter verschiedenen Titeln nicht weniger als 650 Mio. Franken investiert werden, um die aktuellen Bedürfnisse des S-Bahn-, Fern- und Güterverkehrs zu erfüllen. Nach Vollendung dieser Massnahmen etwa 2018 können in der Hauptverkehrszeit auf dem kritischen Abschnitt bis zu 19 Züge pro Stunde und Richtung geführt werden.

Aus diesen Gründen beschloss der Vorstand, den Antrag des Regierungsrates, die Initiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen, zu unterstützen.

Unbestritten indes bleibt auch für den Vorstand die Notwendigkeit der umfassenden Behebung dieses gravierenden Engpasses obwohl bereits in den nächsten Jahren auf dieser Strecke von Bund und Kanton 572 Mio. investiert werden, um das für 2018 vorgesehene verbesserte Angebot verwirklichen zu können.

Ein weiteres Thema mit dem sich der Vorstand im vergangenen Jahr beschäftigt hat, ist der Entwurf für eine Revision des kantonalen Strassengesetzes. Wir liessen uns von unserem Vorstandsmitglied, dem Zürcher Stadtingenieur Dr. F. Aellen ausführlich über die vorgesehene Verschiebung der Verantwortung für Planung, Bau und Unterhalt der Hauptstrassen in den Städten Zürich und Winterthur informieren. Der Vorstand teilt einstimmig die Meinung der Stadt Zürich, dass mit einer solchen Kompetenzverschiebung mehr Nachteile als Vorteile verbunden sind. Der konsequenteren Durchsetzung von kantonalen Richtlinien und Standards stehen ein grösserer Koordinationsaufwand, insbesondere mit anderen Bauträgern im Strassenraum, entgegen. Besonders im Zusammenhang mit der Berücksichtigung lokaler Verhältnisse und der Bedürfnisse weiterer Partner kann auch der öffentliche Verkehr in hohem Mass von der Regelung der Planungsverantwortung betroffen sein. Der Vorstand hat darum grosse Bedenken gegenüber einer zentralisierten Lösung

und wird sich zum gegebenen Zeitpunkt, wenn die Vorlage zur Beratung in den Kantonsrat geht, in einer Medienmitteilung vernehmen lassen.

4. Ausblick

In unserem Kanton verfügen wir über ein ausserordentlich attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs. Der Vorstand macht sich indes Gedanken, wie besonders die Agglomerationsräume noch stärker gefördert werden können. Während der nächste Investitionsschritt mit der 4. Teilergänzung zur S-Bahn vor allem der dringenden Kapazitätserhöhung auf den Hauptlinien und der Ermöglichung des Halbstunden-Takt auf allen S-Bahn Linien dienen wird, soll der darüber hinaus gehende, weitere Ausbau schwergewichtig in Agglomerationsgebieten erfolgen.

Dies bedeutet keinen Angebotsstopp in ländlichen Räumen, weil gerade bei der Grunderschliessung in vielen Dörfern noch ein grosser Nachholbedarf besteht. Besonders die Leistung der Busangebote soll entsprechend den echten Bedürfnissen weiter ausgebaut werden.

Mit einer Verdichtung des ÖV in den Agglomerationen soll einerseits dem raumplanerischen Anliegen der Vermeidung einer weiteren Zersiedelung und andererseits der Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet begegnet werden. Dies bedeutet ein besserer Modalsplit und damit eine Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Gebieten.

5. Dank

Ein besonderer Dank gilt meinen Kollegen aus dem Vorstand, welche sich auch im vergangenen Jahr mit ihrem enormen Fachwissen und guten Ideen engagiert in unsere Vorstandsarbeit eingebracht haben. Gerne schliesse ich meinen Bericht auch dieses Jahr mit einem herzlichen Dankeschön an alle die unseren Verein praktisch oder ideell unterstützt haben. Vielen Dank an alle, die mit ihrem Wirken zum guten Ruf und Gelingen für die wichtigen Belange des öffentlichen Verkehrs in unserem Verein beigetragen haben!

Ich freue mich weiterhin auf ihre Unterstützung und ihren Goodwill für unseren Verein. Unser Kanton braucht unseren Einsatz weiterhin für einen gezielten und kontinuierlichen Ausbau unseres ÖV !

Gerhard Fischer Präsident

April 2010

Jahresbericht 2008/2009 VöV ZH

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

1. Allgemeines

Nach dem Jubiläumsjahr 2007 können wir auf ein etwas ruhigeres, aber dennoch bewegtes Vereinsjahr 2008 Rückschau halten.

Verstärkt und vertieft beschäftigte sich der Vorstand auch dieses Jahr mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und ihre konkreten Auswirkungen für unseren Kanton.

Unser Vorstand musste für einmal nicht für, sondern gegen ein geplantes Ausbauprojekt des öffentlichen Verkehrs antreten. Dies betraf den erfolgreichen Kampf gegen die nicht zielführende Tramverlängerung zum Zoo.

Einen besonderen Höhepunkt im vergangenen Vereinsjahr bedeutete auch für uns die Fertigstellung und Eröffnung der zweiten Etappe der Stadtbahnen Glattal zum Flughafen.

2. Verein

Unsere Generalversammlung durften wir dank der Gastfreundschaft der Stadt Zürich im EWZ-Ausstellungsraum durchführen. Unsere Kasse wurde durch das Jubiläum und den Abstimmungskampf für das Tram Zürich West etwas strapaziert. Diese Beträge waren aber ordentlich budgetiert und wurden letztendlich nicht einmal ganz ausgeschöpft. Nationalrat Rolf Hegetschweiler war in unserem Vorstand über viele Jahre für das Traktandum „ Bericht aus Bern“ zuständig. Er hat uns jeweils aktuell aus den Kommissionen des eidgenössischen Parlaments über die neuesten Vorstösse, Beratungsergebnisse und Entwicklungen zum Thema öffentlicher Verkehr berichtet. Rolf Hegetschweiler ist bei den Nationalratswahlen im Herbst 2007 nicht mehr angetreten und aus diesem Grund aus unserem Vorstand zurück getreten.

Wir danken ihm herzlich für sein vorbildliches Engagement für unseren Verein. An seiner Stelle konnten wir Nationalrat Markus Hutter aus Winterthur für unseren Vorstand gewinnen. Da er sowohl Mitglied der Verkehrskommission wie auch der Finanzkommission ist, verfügt er über die für unseren Verein wichtigen und umfassenden Informationen.

Nach den statuarischen Geschäften der Generalversammlung wurde uns durch Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), die umfangreiche „4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn - Der Fahrplan der Durchmesserlinie“ vorgestellt. Dabei zeigte er uns die komplexen Zusammenhänge zwischen Angebot, Nachfrage, Infrastruktur, Rollmaterial, Finanzierung und Politik sowie die Grundzüge der nach fast sechsjähriger Planung praktisch feststehenden Fahrplanstruktur für die Eröffnung der Durchmesserlinie in den Jahren 2013 und 2015 auf. In der Diskussion konnte er die aus dem Publikum gestellten Fragen auf Grund seines ausserordentlich grossen und detaillierten Fachwissens umfassend beantworten.

Unser traditioneller Herbstanlass führte uns im vergangenen Jahr zur Besichtigung der zwei Wochen vor der Einweihung stehenden Flughafenlinie der Stadtbahn Glattal. Eine ausserordentlich grosse Zahl von interessierten Mitgliedern und Freunden unseres Vereins wurde vom Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), Dr. Andreas Flury, und dem Chef Infrastruktur, Hans Schneebeil, zu einer Orientierungsfahrt auf den neuen Gleisen eingeladen. Bei den Halten an verschiedenen neuralgischen Punkten wurde uns das anspruchsvolle Bauwerk mit grösster Fachkompetenz auf verständliche Weise erläutert. Bedenkt man, unter welcher schwierigen Platzverhältnissen im dicht besiedelten Gebiet und mitten durch die stark frequentierte, bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur das technisch sehr komplexe Projekt verwirklicht wurde, kommt man zweifellos zum Schluss, dass hier eine Meisterleistung vollbracht wurde. Ein überdurchschnittliches Engagement gepaart mit Verantwortungsbewusstsein, Eigeninitiative und dem Willen zum Ausserordentlichen, so wird diese Meisterleistung in einer Broschüre der VBG beschrieben, ermöglichte die rechtzeitige Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Dieser für Fachleute und Laien gleichsam höchst interessante und ergiebige Herbstanlass bleibt uns in lebhafter und positiver Erinnerung.

3. Vorstand

Als Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stehen wir für einen starken und attraktiven ÖV ein. Dies ist nur möglich, wenn das Gesamtsystem nach einer sinnvollen Prioritätenordnung Schritt für Schritt weiter ausgebaut und gestärkt wird. Für unseren Kanton sind dabei der Brüttenertunnel, der Zimmerbergbasistunnel und der zweite Heitersbergtunnel nach wie vor von besonderer Bedeutung. In der Stadt Zürich sind dies die Tramführung über die Hardbrücke oder auch die tangentialen Verbindungen zwischen den grossen städtischen Entwicklungsgebieten. In all diesen Projekten generiert der Ausbau Nutzen, hier profitieren Mensch und Umwelt in hohem Mass. Hier muss der Hebel angesetzt werden. Der Vorstand ist sich dabei bewusst dass zur Finanzierung der nationalen Projekte eine Zuführung

zusätzlicher Mittel in den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahnprojekte (FinöV) unabdingbar ist. Ohne diese zusätzlichen Mittel könnte vor 2030 kein einziges dieser dringend nötigen Projekte verwirklicht werden. Aber auch mit den Mitteln des zürcherischen Verkehrsfonds, aus dem die Investitionen des ZVV finanziert werden, ist sorgfältig umzugehen.

Aus all diesen Gründen kam der Vorstand nicht darum herum, Ausbauvorhaben welche diesen Zielen zuwiderlaufen dezidiert zu bekämpfen. Dies betraf besonders auch das Begehren der Initiative „Tramverlängerung zum Zoo“. Ein Zootram, das die beiden Sympathieträger Tram und Zoo vereint, hörte sich zwar nett an, hätte unter dem Strich aber doch viel zu wenig gebracht, um eine Investition von 27 Millionen Franken zu rechtfertigen. Dieses Geld hätte uns bei der Annahme der Initiative spätestens dann, wenn es um wirklich notwendige ÖV-Massnahmen geht, gefehlt. Das Zürcher Volk liess sich zum Glück aber unter anderem auch von unseren Argumenten überzeugen und hat die Initiative klar und deutlich abgelehnt.

4. Ausblick

Gerne würden wir uns in Zukunft alleine für einen optimalen, kontinuierlichen und zielorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs einsetzen! Leider stehen uns aber bereits weitere gut gemeinte Volksinitiativen ins Haus, welche mit ungeduldigen Schnellschüssen teure Übergangslösungen fordern und damit weit bessere Lösungen, welche vorläufig aus verschiedenen Gründen noch nicht ausgeführt werden können, verhindern. Einerseits betrifft dies die Volksinitiative „S-Bahn für alle“, welche die sofortige Einführung der halbstündlichen Bedienung aller im Richtplan eingetragenen Linien fordert. Dies würde Investitionen bedingen welche später weitgehend verloren sind. Andererseits betrifft dies die am 23. Oktober 2008 eingereichte Volksinitiative „Schienen für Zürich“. Hier wird ein Staatsbeitrag von 520 Millionen Franken für den Ausbau der Bahnstrecke Hülristein - Winterthur auf 4 Spuren gefordert. Auch im Vorstand ist das grosse Kapazitätsproblem auf dieser Achse unbestritten. Wir erachten aber den aufwändigen Ausbau der kurvenreichen Strecke durch das Wohngebiet von Effretikon als die falsche Lösung. Es gibt bessere Lösungen, welche sofort an die Hand genommen werden müssen, aber leider etwas länger dauern.

Als VöV wird uns die Arbeit nicht ausgehen, unser Engagement und unsere Ideen sind weiterhin gefragt und notwendig. Wir wollen unseren Beitrag für einen kontinuierlichen und attraktiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton Zürich leisten.

5. Dank

Gerne schliesse ich meinen Bericht auch dieses Mal mit einem herzlichen Dankeschön an alle, die unseren Verein praktisch oder ideell unterstützt haben. Ein besonderer Dank gilt meinen Kollegen aus dem Vorstand, welche sich auch im

vergangenen Jahr mit guten Ideen und praktikablen Lösungsvorschlägen engagiert eingebracht haben. Vielen Dank an alle, die mit ihrem Wirken in unserem Verein zum guten Ruf und Gelingen der wichtigen Belange des öffentlichen Verkehrs beigetragen haben! Ich freue mich weiterhin auf positive Begegnungen mit Ihnen allen und eine erspriessliche Zusammenarbeit im Einsatz für unseren ÖV!

Gerhard Fischer, Präsident

April 2009

Jahresbericht 2007 / 2008

1. Allgemeines
2. Jubiläum 25 Jahre VöV-ZH
3. Verein
4. Vorstand
5. Ausblick
6. Dank

1. Allgemeines

Heute darf ich auf ein interessantes, gut gelungenes und erfolgreiches Vereinsjahr 2007 Rückschau halten. Nebst dem gelungenen Vereins-Jubiläum haben wir als VöV-ZH mit vereinten Kräften mitgeholfen, dass die Abstimmung zum Tram Zürich-West mit 70 Prozent Ja-Stimmenanteil sehr erfolgreich ausfiel.

Im vergangenen Jahr war es dann auch endlich so weit, dass die Finanzierung des Bahnhofes Löwenstrasse und der Durchmesserlinie nach langem Ringen auch auf Seite des Bundes wenigstens so weit gesichert war, dass im Herbst mit Hauptarbeiten begonnen werden konnte. Das für den Kanton Zürich und die ganze Schweiz so zentrale Grossprojekt ist damit um den entscheidenden Schritt vorangekommen.

2. Jubiläum 25 Jahre VöV-ZH

25 Jahre Engagement, Lobbying und Einsatz für den öffentlichen Verkehr und damit zu Gunsten der Menschen unseres Kantons, das war der Grund warum unser Verein im vergangenen Jahr jubeln konnte. Unser Verein durfte auf eine langjährige, erfolgreiche Tätigkeit im Dienste des öffentlichen Verkehrs zurückschauen.

Eine grosse Zahl eingeladener Gäste traf sich am 30. Juni 2007 in guter Stimmung im Inforum der SBB im Hauptbahnhof Zürich zur Jubiläumsfeier. Im Grusswort von Frau Rita Fuhrer, Regierungspräsidentin des Kantons Zürich, wurde der VöV-ZH dafür gelobt, dass er einerseits dank seines ausgeprägten Sinnes für das sachlich und politisch Machbare nie Illusionen nachgerannt sei und sich viel mehr auf konkrete Anliegen und Projekte konzentriert habe. Andererseits habe es der VöV-ZH stets verstanden, Ideenskizzen weiterzuentwickeln, Vorstösse auszugestalten und politisch erfolgreich abzustützen.

In einem weiteren, interessanten Referat gab uns der Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes, Herr Franz Kagerbauer, einen aufschlussreichen Einblick in die Entwicklungsprognose des ZVV und die damit zusammenhängenden finanziellen Sorgen. Mit einer eindrücklichen Präsentation nahm uns sodann Herr Roland Kobel, Sektionschef Knoten Zürich bei der SBB, mit in das vor dem Baustart stehende Projekt der Durchmesserlinie und zeigte uns auf, welche grossen Herausforderungen dieses Projekt bei der Ausführung mit sich bringt.

Nach einer Cobra-Tramfahrt zum Tram-Museum in der Burgwies wurde die Feier, in historischer Umgebung und nach einer originellen Begrüssung durch Herrn Walter Finkbohner vom Quartierverein Hirslanden und mit einer Vorstellung zur Netzstudie VBZ-Entwicklung 2025 durch den Leiter Marktmanagement der VBZ, Herr Armin Huber, fröhlich fortgesetzt. Abgerundet wurde die Feier mit einem Grusswort der IGöV-Schweiz und dem belebten Schlusswort von Herr Andreas Türler, Stadtrat von Zürich. Beim abschliessenden, gemütlichen Stehapéro erfreute uns nochmals die VBZ-Steelband mit ihrer gelungenen und erfrischenden Unterhaltung.

Als ausgezeichnetes Erinnerungsdokument an unser Jubiläum, erwähne ich gerne die Jubiläumsschrift „25 Jahre VöV-ZH 1982-2007“. Unsere Vorstandsmitglieder Walter Diener und Heinrich Brändli verstanden es vorzüglich, die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich im Spiegel der Vereinsgeschichte mit grossem Fachwissen, gut verständlich aufzuzeigen. Herzlichen Dank den Beiden und auch an Christian Sigrist als umsichtigen Organisator der Jubiläumsfeier, so wie allen weiteren Helfern für den engagierten Einsatz für ein unvergessliches Fest! Auch vielen Dank an alle grosszügigen Sponsoren unseres Anlasses!

3. Verein

An der Generalversammlung 2007 waren wir als erste Organisation zu Gast im neu eröffneten Infocenter Zürich West. Die VBZ hiess uns mit einem Apéro freundlich willkommen. Auf die Generalversammlung hin hat unser langjähriges Vorstandsmitglied Werner Gubler seinen Rücktritt eingereicht. Während 20 Jahren engagierter Tätigkeit im Vorstand hat er vor allem die Interessen der Busunternehmungen vertreten und daneben bei zahlreichen Einzelprojekten kräftig Hand angelegt. Wir danken ihm herzlich für seinen grossen Einsatz. Als Nachfolger konnte Markus Hegglin, Leiter Angebot und Betrieb, PostAuto Schweiz AG, Region Zürich, gewonnen werden.

Nach den statutarischen Geschäften der Generalversammlung berichtete uns Herr Lucas Schloeth, Raumplaner bei der Baudirektion über den revidierten Verkehrsrichtplan des Kantons Zürich. Nach den einleitenden Informationen über die Bedeutung des Verkehrsrichtplanes erläuterte er uns übersichtlich die verschiedenen Eintragungen und deren Bedeutung für Schiene und Strasse.

4. Vorstand

Der Vorstand wurde im vergangenen Jahr nebst den aufwändigen Vorbereitungen für das 25-Jahr Jubiläum zusätzlich durch die engagierte Mitarbeit bei der Abstimmung zum Tram Zürich-West stark gefordert.

Schon im Frühjahr haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wie unser Beitrag zur wichtigen kantonalen Abstimmung Tram Zürich-West aussehen könnte. Während die Vorlage in der Stadt unsere Schützenhilfe kaum benötigte, waren wir uns einig, dass es besondere Anstrengungen braucht, um den Kredit bei der kantonalen Abstimmung auch auf dem Land schmackhaft zu machen. Einig waren wir uns auch darüber, dass die vom Vorstand genehmigten 20'000 Franken in einer besonderen Aktion zusätzlich auf unseren Verein aufmerksam machen soll.

Es wurde eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, und in mehreren Sitzungen wurde die originelle Idee einer mobilen Ausstellung geboren. Mit einem alten Trambahner der VBZ, mit gut sichtbarer Werbung für die Tramvorlage und den VöV-ZH, aufgeladen auf einen Sattelschlepper, machten wir uns an einem schönen Samstag im Spätherbst auf den Weg hinaus aufs Land, zu den Städten und Gemeinden. Nicht nur an den Halteorten, sondern bereits schon auf der Fahrt dorthin, erheischten wir viel Aufsehen bei der Bevölkerung und eine ordentliche Beachtung durch die Medien. Im Weiteren engagierten wir uns mit Inseraten, Leserbriefen und vereinzelten Postwurfsendungen.

Es wäre sicher vermessen, uns einzubilden, wir hätten in grossem Masse die Zustimmung zur Tramvorlage bewirkt. Immerhin haben wir aber mitgeholfen, dass der Vorlage letztendlich ein grosser Erfolg mit 70% Ja-Stimmen auch auf dem Land beschieden war. Diese Abstimmung zeigt überdies die grosse Sympathie und Zustimmung der Bevölkerung für die weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist sicher vor allem auch der Verdienst der umsichtigen, engagierten und professionellen Arbeit des ZVV.

Ein weiterer Schwerpunkt in unserer Arbeit war die Stellungnahme zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Uns wurde bald klar, dass der Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz mit vielen Einzelmassnahmen eine mögliche Befriedigung aller Regionen zum Ziel hat. Dass auch die Randregionen mit berücksichtigt sein wollen, ist zwar verständlich, dadurch fehlen aber die Mittel für Massnahmen, wo echte Kapazitätsprobleme bestehen.

Unermüdlich versuchten wir darum, unter anderem mit einem Brief an die Mitglieder der Ständerätlichen Verkehrskommission aufzuzeigen, dass im Interesse eines gut funktionierenden Schienennetzes besonders die grossen Kapazitätsprobleme im Raum Zürich berücksichtigt und aufgenommen werden müssen. Es sieht aber leider so aus, dass wir bis heute in Bern kein offenes Ohr gefunden haben. Die Gefahr, dass der Zimmerberg-Basis-Tunnel und andere Projekte von Bahn 2000 und NEAT aus geltenden Beschlüssen gestrichen werden, ist noch immer nicht vom Tisch.

5. Ausblick

Der aufgelegte Entwurf für den neuen Fahrplan ab 14. Dezember 2008 bringt überdurchschnittlich viele Änderungen. Darunter sind auch die Eröffnung der zweiten Etappe der Stadtbahn Glattal zum Flughafen und das Novum einer neuen Buslinie auf der Autobahn durch den Üetlibergtunnel.

Überall, wo es geht, finden immer noch weitere Verdichtungen des Fahrplanes statt. Die dringenden Kapazitätsverbesserungen auf den verschiedenen überlasteten Linien sind aber erst möglich, wenn mit der umfangreichen 4. Teilergänzung neue Streckenkapazitäten geschaffen werden. Diese dringende Erweiterung muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die vom Kanton Zürich dafür einzusetzenden Mittel auch in erster Linie dem Kanton Zürich den entsprechenden Nutzen bringen.

Nicht nur beim ZEB auf Bundesebene, sondern auch in unserem Kanton ist zusehends zu beobachten, wie vor allem in der Politik die nötige Weit- und Einsicht fehlt, um auf die vielen zwar schönen, regionalen Wünsche zu verzichten, damit die beschränkten finanziellen Mittel für dringende Grossprojekte zur Verfügung stehen.

Uns VöV-Mitgliedern wird die Arbeit nicht ausgehen, unser Engagement und unsere Ideen sind weiterhin gefragt und notwendig. Wir wollen unseren Beitrag für einen kontinuierlichen und attraktiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton Zürich leisten.

6. Dank

Das vergangene Jahr hat besonders vom Vorstand ein Vielfaches an Einsatz und Mehrarbeit gefordert. Die vorzüglich gelebte Kollegialität und Unterstützung war ein grossartiges Erlebnis. Von Herzen danke ich allen, die mit ihrem Wirken zum guten Ruf und Gelingen für die wichtigen Belange des öffentlichen Verkehrs in unserem Verein beigetragen haben. Ich freue mich weiterhin auf gute Kontakte mit Ihnen allen und eine gute Zusammenarbeit auf allen Ebenen!

Gerhard Fischer, Präsident

April 2008

Jahresbericht 2006 / 2007

1. Persönlich
2. Verein
3. Vorstand
4. Informationen
5. Ausblick
6. Dank

1. Persönlich

Unser langjähriger Präsident, Kurt Schreiber, hat in seinem letzten Jahresbericht unter „zum Schluss noch dies“, folgendes festgehalten: „Ein- und Umsteigen aufs öffentliche Verkehrsmittel fördern – damit kommen wir weiter. Meine Präsenzzeit hat dies bewiesen und dank gemeinsamen Anstrengungen durften wir Erfolge feiern“.

Als neuer Präsident des VöV ZH wende ich mich mit dem ersten Jahresbericht sehr gerne mit dem gleich bleibenden Anliegen unseres scheidenden Präsidenten im Blick auf mein zukünftiges Wirken an Sie.

Von meinem Vorgänger durfte ich ein gut bearbeitetes und gepflegtes „Feld“ übernehmen und ich freue mich auf die Herausforderungen, die das Präsidentenamt mitbringen wird. Es ist gut zu wissen und macht Mut, dass der VöV ZH dank einer ausgewogenen und ausgezeichneten Besetzung des Vorstands mit engagierten Persönlichkeiten aus den verschiedenen Fachbereichen des öffentlichen Verkehrs, auf einer sicheren und zielorientierten Schiene weiterfährt.

2. Verein

An der Generalversammlung vom 1. Juni des vergangenen Jahres ist unser langjähriger und verdienter Präsident, Kurt Schreiber, nach 14 Jahren Einsatz für unseren Verein zurückgetreten. Er hat die Geschichte unseres Vereins ganz wesentlich durch sein engagiertes und umsichtiges Wirken mitgeprägt. Vorbildhaft bleiben mir seine guten und intensiven Beziehungen zu den wichtigsten Persönlichkeiten des öffentlichen Verkehrs weit über die Kantonsgrenzen hinaus. Er ist mit Fleisch und Blut ein Bähnler, der sich für den öffentlichen Verkehr nicht nur in unserem Verein eingesetzt hat. Auch in seiner langjährigen Tätigkeit im Zürcher Kantonsrat hat er mit seinem profunden Fachwissen in Verkehrsfragen und seinem beherzten Einsatz für den öffentlichen Verkehr grosse Achtung über alle Parteigrenzen hinweg genossen.

Nach den statuarischen Traktanden der Generalversammlung, die wir in verdankenswerter Weise im SBB-Inforaum des HB Zürichs durchführen durften, referierte Herr Hansjörg Hess, Mitglied der SBB-Geschäftsleitung und Leiter der Division Infrastruktur, in einem interessanten und aufschlussreichen Vortrag über die Herausforderung im Bereich Bahn-Infrastruktur.

Unsere Herbstveranstaltung fand am 23. September im Limmattal statt. Wir befassten uns mit dem Containerumschlag. Für das Hauptreferat konnten wir den Chef von SBB Cargo, Herr Daniel Nordmann, gewinnen. Das Projekt *Gateway* wurde uns von ihm eingehend erläutert und vorgestellt. Nach einer offenen und intensiven Diskussion war eine Führung im Stellwerk des Rangierbahnhofs Limmattal angesagt. Mit positiven Eindrücken machten wir uns am frühen Nachmittag wieder auf den Heimweg.

Anlässlich der Generalversammlung haben wir unserem ehemaligen Präsidenten Kurt Schreiber, einen Gutschein für eine Tramfahrt überreicht. Am 28. November löste Kurt dann in grosszügiger Weise sein Versprechen ein und lud alle Vereinsmitglieder zu einer von der VBZ spendierten Tramfahrt mit einer neuen Cobra ein. Die Fahrt ging mit ca. 90 fröhlichen und gut gelaunten Fahrgästen ab Zürich HB nach Oerlikon, gefolgt von der kurz vor der Eröffnung stehenden Neubaustrecke der Glattalbahn. In Auzelg verwöhnte uns die VBG mit einem offerierten Apéro. In interessanten Kurzansprachen richteten die Direktoren der VBG und VBZ, Dr. Andreas Flury und Hans-Peter Schär das Wort an die geladenen Gäste, bevor das gelungene Abschiedsfest mit einer sicheren Rückfahrt zum Hauptbahnhof Zürich seinen Abschluss fand.

Auch im vergangenen Jahr galt es leider wieder, von ehemaligen Mitgliedern, die verstorben sind, Abschied zu nehmen. Es sind dies das langjährige Mitglied Peter Zaugg sowie Alfred Gabaglio.

3. Vorstand

Der Vorstand hat sich nach den Wahlen neu konstituiert. Als neue Vorstandsmitglieder wirken der Stadtgenieur von Zürich, Dr. François Aellen und ETH-Professor, Dr. Ulrich Weidmann, mit. Der neu gewählte Direktor der VBZ, Hans-Peter Schär, wird voraussichtlich ab Sommer 07 in unserem Vorstand mitarbeiten. Bis zu diesem Zeitpunkt wird er durch René Guertner von der VBZ weiterhin gut vertreten.

Am 24. August hat sich der Vorstand beim Besuch in den Räumen der VBZ-Zentralwerkstätte durch den Leiter Marktmanagement, Armin Huber, über die VBZ-Liniennetzstudie kompetent informieren lassen.

An der letztjährigen Sitzung referierte der Fahrplanchef der SBB, Werner Wildener, über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB). Während der dringend notwendige Ausbau zwischen Kloten und Winterthur aufgenommen wurde, ist für die Leistungssteigerung zwischen Zürich und Zug, für die der Zimmerberg-Basistunnel nötig wäre, wiederum kein Platz eingeräumt worden. Der Vorstand hat bereits im Sommer in einem Brief mit dem entsprechenden Begehren auf die dringliche Behandlung des Anliegens bei den SBB interveniert.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Vorstandstätigkeit war die Vorbereitung des 25-Jahr-Jubiläums vom kommenden 30. Juni. Dazu wurde eine attraktive Festschrift zusammengestellt. Es soll ein fröhliches Fest mit Referaten von Persönlichkeiten aus Politik und Verkehr, sowie weiteren Darbietungen werden.

4. Informationen

Das vergangene Vereinsjahr hat einiges an schönen Erfolgen für den öffentlichen Verkehr aufzuweisen. In den immer sehr gut verfassten „Informationen aus dem Vorstand“ durch Walter Diener, wurden Sie in regelmässigen Abständen über die meisten wichtigen Ereignisse informiert.

Ich greife darum nur noch einige Eckpunkte zur nochmaligen Erinnerung heraus.

Nach langem Kämpfen, Hoffen und Bangen durften wir mit grosser Freude zur Kenntnis nehmen, dass die eidgenössischen Räte in der Herbstsession den Infrastrukturfond gutgeheissen haben! Der Bau der Durchmesserlinie mit dem dazugehörigen Bahnhof Löwenstrasse kann nun, nachdem der Kanton Zürich seinen Beitrag längst bewilligt hat und der grösste Teil der Finanzierung gesichert ist, in Angriff genommen werden.

Im letzten Herbst durften wir mit einem eindrücklichen Fest die erste Etappe der umgesetzten Vision Glattalbahn einweihen. Im Rahmen des feierlichen Anlasses wurde auch gleich bekannt gegeben, dass die Regierung den Kredit für den Bau der dritten Etappe von Zürich - Auzelg - Zürich Stettbach freigegeben hat.

5. Ausblick

Der Zürcher Kantonsrat hat im vergangenen Februar 07 den Verkehrsrichtplan verabschiedet. Grundsätzlich war man sich einig, dass die künftigen, grossen Herausforderungen nur gemeinsam durch Schiene und Strasse zu lösen sind. Dennoch wurden viele unrealistische, nicht finanzierbare Strassenprojekte in den Richtplan genommen. Jedoch wurden in einigen Teilen des öffentlichen Verkehrs im Gegenzug aber unverhältnismässig starke finanzielle Kürzungen vorgenommen.

Dies widerspricht der regierungsrätlichen Gesamtverkehrsstrategie, wonach gemäss Leitlinien, die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist. Damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt! Dabei ist in den Siedlungs- und Stadtlandschaften sowie im Glatt- und Limmattal auf einen besonders hohen Anteil des ÖV hinzuwirken! Auf Grund des neuen Gesamtverkehrskonzepts soll der ÖV die Grundversorgung für alle Personen und Gesellschaftsschichten sichern. Dazu sind in den meisten Regionen ein Ausbau der Infrastruktur sowie eine Verdichtung des Angebots erforderlich.

6. Dank

Von Herzen danke ich allen, welche im vergangenen Geschäftsjahr zum guten Ruf und Gelingen für die wichtigen Belange des öffentlichen Verkehrs in unserem Verein beigetragen und einen wertvollen Einsatz geleistet haben! Ich freue mich weiterhin auf gute Kontakte mit Ihnen allen und eine erspriessliche Zusammenarbeit auf allen Ebenen.

Gerhard Fischer, Präsident

März 2007

Jahresbericht 2005 / 2006

1. Allgemeines
2. Veranstaltungen
3. Information/Werbung
4. Organe
5. Mitgliederbewegungen
6. Finanzen
7. Organisationen
8. Ausblick

1. Allgemeines

Konsolidierung – unter dieses Stichwort können die Erfahrungen mit „Bahn 2000“ unter das vergangene Vereinsjahr gestellt werden. „Bahn 2000“ hat sich im Grossen und Ganzen gut bewährt, die Kinderkrankheiten sind teilweise behoben. Andere bleiben bestehen oder werden mit Toleranzerwartungen an die Kundschaft gelöst. Fünf Minuten Verspätung sind keine Verspätung, sondern gelten als Toleranzwert für pünktliches Verkehren. Damit lässt sich allerdings nur dann leben, wenn beim Anschlusszug diese Toleranz auch gilt.

Unsicherheit – unter dieses Stichwort kann das Hauptanliegen unseres Vereins gestellt werden, nämlich die Sicherstellung der Durchmesserlinie Zürich. Wohl wird von verschiedensten Seiten immer wieder bekundet, wie wichtig dieses Werk sei. Vorstösse aus Zürich sind in dieser Beziehung nicht willkommen. Hier liess sich kein sicherer Schritt in die Zukunft vollziehen – nach wie vor ist Abtasten angesagt.

Fragezeichen – dieses Stichwort gilt für den ehemalige Slogan „für Güter die Bahn“. Weniger Bedienungspunkte im Wagenladungsverkehr (...und weniger Güter), damit verbunden weniger Kosten und kein Defizit mehr – so die Absicht von SBB Cargo. Sie erfüllt damit die Vorgaben des Parlaments. Es waren die Kunden und auch Parlamentarier (wie hatten sie wohl bei der entsprechenden Vorlage abgestimmt?), welche dagegen protestierten und erfolgreich verlangten, dass zumindest ein Teil dieser Umladestellen bestehen bleibe. Das Fragezeichen darf hoffentlich durch das Ausrufezeichen ersetzt werden.

Diese Stichwörter bestreichen die gegenwärtigen Probleme im öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Ja, vieles ist besser geworden und läuft gut, den Bahnen ist zu attestieren, dass alles daran gesetzt wird, einen einwandfreien Betrieb zu gewährleisten. Leider ist beim Stichwort „Unsicherheit“ nur Hoffnung angesagt, denn die gesamte Finanzierung der Durchmesserlinie ist immer noch nicht gesichert.

2. Veranstaltungen

Nach den statutarischen Traktanden der Generalversammlung 2005 im Restaurant Bahnhof in Wollishofen, referierte Jens Lundsgaard-Hansen, Stabschef des Bundesamtes für Verkehr, über die Herausforderungen der Mobilität. Dabei beleuchtete er die Entwicklung der Mobilität und die zunehmenden Einschränkungen bei den Finanzen. Davon sei auch die Leistungsvereinbarung mit den SBB betroffen, was bedeute, dass der Durchgangsbahnhof Zürich nicht mehr daraus bezahlt werden könne, es sei denn, es werden andere Projekte zurückgestellt. Somit müssten neue Finanzquellen wie Dringlichkeits-/Agglomerationsfonds erschlossen werden, wo dann wieder um die Zuteilung gerungen werde. Der Referent anerkennt die Bedeutung des Durchgangsbahnhofs, weist aber auf die finanziellen Sachzwänge.

Am 23. September reisten über 30 VöV-Mitglieder nach Landquart, um dort die „Kleine Rote“, wie die Rhätische Bahn liebevoll genannt wird, zu besuchen. Zuerst als praktischer Einstieg ein Besuch der Werkstätten und anschliessend eine aufschluss- und abwechslungsreiche Präsentation von Direktor Erwin Rutishauser über Gegenwart und Zukunft der RhB. Albula- und Berninalinie sollen ins UNESCO Weltkulturerbe aufgenommen werden. Das entsprechende Verfahren läuft und bei einem erfolgreichen Abschluss wäre die RhB dritte Bahn weltweit (Österreich: Semmeringbahn, Indien: Darjeeling Himalaya Railway), welches dieses Label tragen dürfte. Ein Aperitif und ein feines Nachtessen im Speisewagen zwischen Landquart und Klosters rundeten diesen Anlass ab. Dabei hatte Erwin Rutishauser mit den Mitarbeitenden in eindrücklicher Manier bewiesen, was bei den RhB Flexibilität bedeutet. Zwanzig Minuten vor Abfahrt fehlte am Regelzug der Speisewagen. Innerhalb dieses Zeitraums war ein Extrazug, bestehend aus Lok, Speise- und Personenwagen organisiert, der die Gesellschaft nach Klosters brachte.

3. Information / Werbung

Der Kontakt zu den Mitgliedern hält der VöV ZH mit Informationsbulletins aufrecht, die im Anschluss an jede Vorstandssitzung verteilt werden, aber auch über die Internet-Seite www.voev-zh.ch lassen sich die neuesten Meldungen abrufen. Pressecommuniqués werden nur noch selten erstellt, weil die Publikationsaussichten (zu) ungewiss sind.

4. Organe

Der Vorstand traf sich zu fünf Sitzungen, wo unter anderem unter anderem der Stadttunnel Zürich, der Wiederbeitritt zur Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV CH), die Auseinandersetzung zwischen S Bahn und Fernverkehr (Schiedsgericht S 14), die sich verzögernde Realisation des Durchgangsbahnhofs Zürich (gilt als Dauerbrenner) und weitere Themen besprochen wurden.

Dank dem Sitzungszimmer des Ingenieurbüros Eichenberger AG Zürich verfügt der VöV ZH über eine hervorragende Infrastruktur und wird von Christian Sigrist mit Trankwasser bestens versorgt. Einmal durfte der Vorstand auf die Gastfreundschaft der SBB an der Zollstrasse 62 zählen. Diese Bereitschaft darf auch dieses Jahr als grosszügiges Sponsoring bezeichnet und verdankt werden. Allein eine normale Sitzung in einem Zürcher Lokal würde CHF 350.— pro Anlass verschlingen.

Peter Schwarzenbach hat auf die diesjährige Generalversammlung seinen Rücktritt erklärt. Er hat sich als Vertreter der Bahnkunden und –kundinnen gefühlt (er war auch mit

dieser Absicht zur Wahl in den Vorstand vorgeschlagen worden) und sich mit Ueberzeugung und Vehemenz für ihre Anliegen eingesetzt. Während dieser Zeitspanne ist beispielsweise die Zugsbegleitung am Abend wieder eingeführt wurden, und er darf für sich in Anspruch nehmen, dass er dafür als Auslöser gewirkt hat. Mit bestem Dank für die geleistete Arbeit begleiten ihn die besten Wünsche in die Zukunft.

Was man gerne tut, geschieht doppelt gut. In diesem Sinne lässt sich die Zusammenarbeit mit den Vorsandsmitgliedern beschreiben und dafür sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

5. Mitgliederbewegungen

Die Werbeaktion hat Früchte getragen, es sind vier Gemeinden, acht Einzelmitglieder und zwölf Firmen dazu gekommen. Allerdings sagten viele Gemeinden mit dem Hinweis ab, dass er öffentliche Verkehr bei ihnen sehr gut ausgebaut und deshalb ein Beitritt nicht opportun sei. Mit andern Worten: Die erfolgreiche Tätigkeit des VöV ZH zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ist Begründung dafür, dem VöV ZH nicht beizutreten!

Leider muss auch von Todesfällen berichtet werden. Besonders schmerzt der Abschied von zwei aktiven Vorstandsmitgliedern – Thomas Portmann und Urs Spinnler. Bei beiden war vor gut zwei Jahren eine heimtückische Krankheit ausgebrochen, ungebrochen und mutig hatten sie ihre Aufgabe im Vorstand weiterhin erfüllt. Das Schicksal hat es anders gewollt. Was bleibt, ist die Erinnerung an zwei gute Kollegen, die – jeder auf seine Art – zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich beigetragen haben. Bei Thomas Portmann war es das „Cobra“- Tram, an dem er trotz aller Rückschläge beharrlich festgehalten hat, und das nun abgeliefert und Rückgrat der VBZ- Flotte werden wird. Bei Urs Spinnler war es der Stadttunnel Zürich welcher verschiedene Quartiere wieder bewohnbar machen und die Flussräume für die Bevölkerung öffnen soll.

Im hohen Alter von 97 Jahren ist alt Nationalrat Willy Sauser verstorben, ebenso alt Kantonsrat André Widmer. Beide waren mit unserem Verein verbunden und haben sich, jeder in seinem aktiven Zeitraum, für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.

Abschied nehmen tut weh, besonders dann, wenn er für immer ist. Was aber bleibt, ist die Erinnerung an Menschen, die mit ihrem Wirken Zeichen gesetzt haben, die weiterleben. Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.

6. Finanzen

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von CHF 511.70 ab, was das Vereinsvermögen auf CHF 57'065.85 erhöht. Damit ist wohl ein Grundstock vorhanden, der es erlaubt, künftige Werbeaktivitäten anzupacken und dafür ist der Verein finanziell gerüstet.

7. Organisationen

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) hat sich neu organisiert mit Nationalrätin Bea Heim aus Starrkirch Will bei Olten als Präsidentin. Somit stand die Gründung einer möglichen IGöV ZH Sektion zur Diskussion. Weil aber der VöV ZH diese Funktion früher wahrgenommen hatte, und weil die IGöV CH wieder über einen schlagkräftigen Vorstand verfügt, hat der Vorstand beschlossen, dieser Vereinigung wieder bei-

zutreten. Damit kann auch erreicht werden, dass die Anliegen aus Zürcher Sicht wieder effizienter in die IGöV CH einfließen.

Zu Pro Bahn Schweiz und insbesondere der Sektion Zürich bestehen weiterhin gute Kontakte, welche vom Präsidenten wahrgenommen worden sind. So haben verschiedene Pro Bahn Mitglieder den Beitritt zum VöV ZH erklärt – selbstverständlich ist auch das Umgekehrte geschehen.

8. Standpunkt und Ausblick

Erstmals musste im letzten Jahr erlebt werden, dass sich die Bahn gegen die Bahn vor einem Schiedsgericht traf. Es ging darum, dass der Fernverkehr der SBB die Trasse der S 14 zwischen Zürich- Oerlikon und Zürich HB belegte und damit die S 14 in eine unattraktive Fahrlage verbannte. Das Problem konnte einigermassen zufrieden stellend gelöst werden. Ein schaler Nachgeschmack aber bleibt. Auf der einen Seite kann oder will die Eidgenossenschaft die notwendigen Mittel für den Ausbau des Knotens Zürich nicht zur Verfügung stellen, auf der andern Seite verlangen Nachbar- oder weiter entfernt liegende Kantone Direktverbindungen aus ihren Agglomerationen nach Zürich. So geschehen beim „Glerner Sprinter“, so vorgesehen beim sog. „Fürstenland- Express“ und so vorgesehen bei einem Zusatzschnellzug aus Lenzburg nach Zürich HB. Bei allem Respekt und Verständnis für die Anliegen der betroffenen Kantone: Es kann nicht sein, dass die SBB Gesuche aus dem Kanton (z.B. Direktverbindung aus dem Wehntal, Verschlechterung S 14) ablehnen und auf die mangelnde Kapazität von Zürich HB hinweisen, aber andererseits gleichwohl neue Verbindungen nach Zürich HB ermöglichen. Unter diesem Aspekt es auch den betroffenen Kantonen nicht zu verübeln, wenn sie den Ausbauwünschen aus Zürich negativ gegenüber stehen. Die SBB haben ja ihr Anliegen erfüllt – es braucht ja gar keinen Ausbau - so die nicht ganz unverständliche Argumentation.

Der VöV ZH hat sich die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich auf die Fahne geschrieben und bewiesen, dass er nicht an den Kantonsgrenzen Halt gemacht hat. Auf der andern Seite sei doch der Erwartung Ausdruck, dass auch die übrige Schweiz zur Kenntnis nimmt, dass Zürich als Drehscheibe für die ganze Schweiz ihre Funktion nur dann erfüllen kann, wenn die dafür notwendigen Ausbauten ausgeführt werden.

Zum Schluss noch dies: Freiwilliges Ein- und Umsteigen aufs öffentliche Verkehrsmittel fördern – damit kommen wir weiter. Meine Präsidialzeit hat dies bewiesen und dank unserer gemeinsamen Anstrengungen durften wir viele Erfolge feiern. Ich habe viel Schönes erlebt und dafür danke ich herzlich.

Ich wünsche dem VöV ZH eine gute Fahrt in die Zukunft.

Kurt Schreiber, Präsident

April 2006

Jahresbericht 2004 / 2005

1. Allgemeines
2. Veranstaltungen
3. Information/Werbung
4. Organe
5. Mitgliederbewegungen
6. Finanzen
7. Ausblick

1. Allgemeines

Die Zahl „zwölf“ hat es in sich. Seit dem 12. Dezember 2004 ist „Bahn 2000“ Tatsache. Es fahren 12 % mehr Züge und in den ersten vier Monaten hat sich eine Frequenzzunahme von 12 % erreichen lassen, was rund einem Achtel entspricht. Der Slogan „schneller, direkter und bequemer“ ist also Tatsache geworden und wird honoriert. Die gestiegenen Passagierzahlen beweisen es. Nicht nur im Personensondern auch im Güterverkehr ist „Bahn 2000“ eingeführt worden und auch hier zeigt das bessere Angebot Wirkung: Die Zahl der von SBB Cargo betriebenen Züge hat sich vervierfacht, von und nach Italien sind wöchentlich 210 Züge mehr unterwegs. Allerdings – wo Licht ist, ist auch Schatten – so hat die Stadtbahn Zug Anlaufschwierigkeiten oder die Verknüpfung zwischen S- Bahn und Fernverkehr – zum Beispiel in Thalwil – gibt Probleme auf. Trotzdem – der öffentliche Verkehr in der Schweiz als Ganzes hat einen riesigen Schritt vorwärts gemacht und dafür verdienen alle daran Beteiligten ein grosses Kompliment.

Der Jahresbericht des letzten Jahres setzte sich in übertragenen Sinn mit überladenen Fudern auseinander. „Jedem Tälchen sein Bähnchen“ – dieses Motto gilt bei den HGV- Anschlüssen, derweil wichtige Anliegen wie zu Zufahrtsstrecken nach Zürich oder der Durchgangsbahnhof in Zürich wegen fehlender Finanzen verzögert werden. Die Frage darf in den Raum gestellt werden: Was nützt beispielsweise der Ausbau all dieser Strecken, wenn die Züge vor dem Zentrum Zürich – Zürich ist nun einmal ein Zentrum – im Zugsstau stehen bleiben?

2. Veranstaltungen

An der Generalversammlung 2004 war der VöV ZH zu Gast bei Winpro AG in Winterthur, wo die Teilnehmenden als erstes mit einem Apero verwöhnt wurden. Als

zweites wurden die statutarischen Traktanden behandelt und mit einem Kurzreferat von Beat Cagienard, Stv. Direktor bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), zum Thema „Tram Zürich“ West ergänzt. Als drittes führte ein Rundgang durch die Produktionsstätten der Winpro AG welche in den Räumen der ehemaligen „Loki“ der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur angesiedelt sind. Da wurde ein kollisionsbeschädigter BOB- Triebwagen instandgestellt, dort standen RBe 4/4 Triebwagen der SBB, welcher auf Anpassungsarbeiten warteten und in einem anderen Gebäude entstanden „Sänften“ für die VBZ. Die Firmenleitung hat es verstanden, Nischen abzudecken und damit auch Arbeitsplätze, verbunden mit Lehrstellen, zu schaffen. So hat Winterthur seinen ehemaligen Status als Standort für den Lokomotiv- und Fahrzeugbau zurückerhalten.

Ziel der Herbstexkursion war Zug mit seinem neuen, sehr gefällig gestalteten Empfangsgebäude. Die verschiedenen Haltestellen der Stadtbahn waren noch im Bau und bei der Haltestelle „Schutzengel“ konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über den Baufortschritt ein Bild machen. Anschliessend an diesen eher praktischen Teil folgte dann die Theorie in Form von Projekterläuterungen zur Stadtbahn Zug sowie einem Ueberblick über die die Geschichte und die Zukunft der Zugerland Verkehrsbetriebe. Gleich drei Neuigkeiten sollen in Zug auf einen Schlag in Betrieb genommen werden: Neue Triebfahrzeuge, ein neues Informationssystem und neue Haltestellen, zum Teil an Einspurstrecken.

Nach der Eröffnung der Stadtbahn Zug sind zum Teil schwerwiegende Mängel aufgetreten. So waren weder Triebfahrzeuge noch das Informationssystem vollumfänglich einsatzfähig. Mit energischen Massnahmen versuchen aber Behörden und SBB, das Problem in den Griff zu kriegen. Gut Ding will Weile, sagt ein Sprichwort. Hier dauert zwar die Weile (zu) lange. Trotzdem – das Ding, nämlich die Stadtbahn Zug ist eine gute Sache und wird ihre Feuerprobe einfach ein wenig später, aber umso überzeugender bestehen.

In Zusammenarbeit mit der IG Nez, IG für eine nachhaltige Stadtentwicklung in der Stadt Zürich und mit der Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen führte der VöV ZH eine Podiumsveranstaltung zum Thema „Gesamtkonzept öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich am Beispiel Zürich-West“ durch. Dabei erläuterten Persönlichkeiten aus der Stadt Zürich, dem ZVV, der SBB und der VBZ ihre Standpunkte zu diesem Thema. Insbesondere wurde in einem von unserem Vorstandsmitglied, Prof. H. Brändli, erstellten Grundlagenpapier deutlich darauf hingewiesen, dass ein direkter Anschluss des Bahnhofs Hardbrücke an die Feinverteiler Tram und Bus zwingend sei. Demgegenüber hoben die Vertreter von Stadt Zürich und VBZ hervor, dass diesem Problem wohl die notwendige Beachtung geschenkt werde, wozu aber noch keine konkreten Ausführungen gemacht werden konnten. Für den VöV ZH ist klar: Das Tram Zürich West (Tramlinie 18) verdient volle Unterstützung, ebenso wichtig ist aber, dass die konkreten Fakten betreffend eines direkten Anschlusses des Bahnhofs Hardbrücke an Tram und Bus ohne Verzug bekannt gegeben werden. Sonst könnte die Realisation der Tramlinie 18 gefährdet sein. Das Sprichwort „das Bessere (Tramanschluss Bahnhof Hardbrücke) ist der Feind des Guten“ (Tramlinie 18) könnte bittere Tatsache werden. Was es zu vermeiden gilt.

3. Information / Werbung

Im vergangenen Jahr hat der VöV ZH auf die Herausgabe von Pressecommuniqués verzichtet, dafür den Kontakt mit seinen Mitgliedern mit Informationsbulletins gleichwohl gepflegt, welche auch auf unserer Internet- Seite www.voev-zh.ch. abgerufen werden können.

4. Organe

Der Vorstand traf sich zu insgesamt fünf Sitzungen, wo unter anderem die fachtechnischen Exkursionen und Veranstaltungen vorbereitet wurden. Weitere Themen waren die sich verzögernde Realisation des Durchgangsbahnhofs Zürich, das Entlastungsprogramm des Bundes, die (zu) vielen Forderungen betreffend Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz, die Entwicklung des ZVV- Angebotes 2007 – 2010 und die Mitgliederwerbung.

Auch dieses Jahr durfte der Vorstand auf die Gastfreundschaft des Ingenieurbüros Eichenberger AG, Zürich mit Lokal, Mineralwasser und Kaffee und ausgezeichneter Betreuung durch Christian Sigrist zählen. Dafür sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Andernorts müsste für die Miete von Sitzungsräumlichkeiten je nach Situation mindestens dreihundert Franken aufgewendet werden – dies zeigt in eindrücklicher Art und Weise den Sponsorbeitrag auf, den das Ingenieurbüro Eichenberger jedes Jahr leistet. Ebenso danke ich meinen Vorstandskollegen für Ihre wertvolle Mitarbeit.

5. Mitgliederbewegungen

Auch dieses Jahr konnte die negative Entwicklung im Mitgliederbestand nicht aufgehoben werden und es waren wieder zwei Austritte zu verzeichnen. Die angelauene Mitgliederwerbung soll mithelfen, das Steuer endlich herumzureissen. Stillstand ist Rückschritt. Die Situation beim VöV ZH ist also noch schlimmer. Es muss reagiert werden – nicht nur vom Vorstand aus, sondern von jedem einzelnen!

Leider mussten wir in diesem Jahr von verschiedenen Mitgliedern für immer Abschied nehmen. Es sind dies Viktor Hunziker aus Fällanden und a. Regierungsrat Prof. Dr. Hans Künzi, Zürich. 1970 wurde Prof. Dr. Hans Künzi in den Regierungsrat gewählt und stand während 21 Jahren der Volkswirtschaftsdirektion vor. In seine Amtszeit fiel insbesondere die Realisation der Zürcher S- Bahn. Gleich zu Beginn seiner Regierungstätigkeit, nämlich 1972, musste er einen herben Rückschlag hinnehmen, als die Vorlage einer Tiefbahn abgelehnt wurde. Es ging ihm gleich wie unserem Verein – er liess sich nicht entmutigen, im Gegenteil, er sorgte auf beharrliche, aber liebenswürdige Art und dafür, dass die Zürcher S- Bahn trotz allen Hindernissen Realität wurde. 1990 war dieses Werk vollendet; seither wurde er als Vater der Zürcher- S-Bahn bezeichnet. Auch unserem Verein stand Hans Künzi positiv gegenüber, er war froh um unsere Unterstützung und wir waren froh um die Seinige, wenn es beispielsweise darum ging, für die Finanzierung einer Abstimmungsvorlage zusätzliche Mittel aufzutreiben. „Sali, sali Hans“ – so haben wir ihn genannt. Im letzten Herbst mussten wir „Adieu Hans“ sagen.

Vor einem Jahr sind wir nach der Generalversammlung in gemütlicher Runde mit Direktor Roland Michel von der Winpro AG in Winterthur zusammen gesessen und haben den erfolgreichen Ausgang unserer Generalversammlung gefeiert. Ich hatte mich damals von ihm mit einem „auf Wiedersehen“ verabschiedet und nie gedacht, dass daraus ein „Adieu“ würde. Roland Michel ist ein Opfer der Tsunami- Katastrophe in Thailand geworden. Vor etwa einem Monat wurde die Ungewissheit zur Gewissheit und er ist anfangs April bestattet worden.

Adieu- Sagen tut weh weil der Abschied endgültig ist. Das Wirken der Verstorbenen wird aber in uns weiterleben und wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.

6. Finanzen

Wenn vorhin beim Mitgliederbestand von einer negativen Tendenz die Rede war, kann bei den Finanzen vom Gegenteil gesprochen werden. Die Erfolgsrechnung weist einen Gewinn von CHF 2'041. —, aus, was eine entsprechende Vermögenszunahme bewirkt. Das freut nicht nur den Kassier, sondern den ganzen Verein.

7. Standpunkt und Ausblick

Schiene und Strasse sollen sich ergänzen, hier sind die Weichen gar nicht so schlecht gestellt. Wie sieht es aber bei der Schiene und Schiene aus? Wir erleben, dass die Division Fernverkehr der SBB versucht, den Regionalverkehr zu verdrängen. Eigentlich braucht es also beides – aus diesem Grund ist den verantwortlichen Bereichsleitern bei den SBB dringend zu wünschen, dass sie das Gesamtwohl im Auge behalten. Ebenso unsinnig ist beispielsweise die Regelung in Zürich HB mit der Trennung von Fern- und S- Bahn- Verkehr. Ein halbleerer „Glarner Sprinter“ mit fünf Wagen hat in der Haupthalle des Zürcher Hauptbahnhofs wenig bis gar nichts zu suchen, vielmehr sollen dort die gut frequentierten Kompositionen der S 2, S 8 oder S 14 (mit dem dreifachen Platzangebot des „Glarner Sprinters“) abgefertigt werden.

Die zeitgerechte Realisation des Zürcher Durchgangsbahnhofs ist und bleibt Ziel des VöV ZH. Die Aussichten stellen sich wieder besser dar, nachdem der Nationalrat dem Bundesrat eine Motion unseres Vorstandsmitglieds Rolf Hegetschweiler überwiesen hat, welche diese Forderung gestellt hat. In die gleiche Richtung stiess der gemeinsame Brief aller Zürcher Standesvertreter und –vertreterinnen an den Bundesrat und schliesslich seien auch die Bemühungen der Zürcher Regierung erwähnt, welche das gleiche Ziel verfolgen. Gemeinsam das gleiche Ziel verfolgen – so ist und wird man stark. Die Stimme Zürichs ist stärker geworden, das Verständnis für das Anliegen Durchgangsbahnhof hat gewonnen – die Aussichten auf Erfolg stehen nicht allzu schlecht.

Seit fünf Monaten ist „Bahn 2000“ mit schnelleren, bequemerem und rascheren Verbindungen Tatsache. Zugegeben, es hat einzelne Pannen gegeben, sie machen aber nicht einmal 5 % der gesamten Leistung aus. Weshalb also nicht dieses ausgezeichnete Resultat anerkennen und der übergrossen Minderheit von Pannen mit Verständnis begegnen? Das System hat sich also bewährt und lädt zum freiwilligen Umsteigen vom individuellen aufs öffentliche Verkehrsmittel ein und für eine gute Fahrt in die Zukunft ein. Dieser Wunsch gilt auch für den VöV ZH.

Kurt Schreiber, Präsident

April 2005

Jahresbericht 2003 / 2004

1. Allgemeines
2. Veranstaltungen
3. Information/Werbung
4. Organe
5. Mitgliederbewegung
6. Personelles
7. Finanzen
8. Ausblick

1. Allgemeines

Sparen – das ist gegenwärtig das Zauber- oder Schreckwort, welches in der Politik die Runde macht. Es werde zu viel ausgegeben und das Ganze wird mit eindrücklichen Zahlen untermauert. Sowohl das Defizit von Kanton Zürich als auch dasjenige des Bundes ist beträchtlich angewachsen. Während die einen dem Sparen und der Beschränkung der Staatseinnahmen das Wort reden, plädieren die anderen für eine ausgeglichene Rechnung, welche nur durch vermehrte Staatseinnahmen zu erreichen sei. In diesem Umfeld bewegen sich auch die Anliegen des öffentlichen Verkehrsmittels, und so lässt es sich nicht vermeiden, dass auch hier kräftig an der Sparschraube gedreht wird. Der im letzten Jahresbericht erwähnte Gegenwind ist somit stärker geworden, dies gilt vor allem auf eidgenössischer Ebene. Es rächt sich nun, dass das Fuder mit den Alpen- Transversalen Gotthard und Lötschberg überladen worden ist. Ähnliches geschieht auch mit der Vorlage betreffend Hochgeschwindigkeits- Anschlüsse der Schweiz, wo fast jeder Grenzübergang eine ausgebaute oder neue Bahnlinie bekommen soll. Diese „allen-recht-machen-wollen“ Politik ist zu teuer und gefährlich, denn sie gefährdet die Eisenbahn als Ganzes.

Im Kanton Zürich selbst ist die Vorlage der dritten Teilergänzung der S- Bahn im Kantonsrat verabschiedet worden. Die Leistungsfähigkeit der S- Bahn wird noch mehr erhöht, so im Zürcher Oberland und im Knonauer Amt, wo künftig die Züge im Viertelstundentakt verkehren werden. Oder in Winterthur-Hegi, wo eine neue Bahnstation entsteht oder an andern Orten im Kanton Zürich, wo das Angebot weiter ausgebaut wird. Der Kanton Zürich ist und bleibt in Bezug auf den öffentlichen Verkehr ein Lichtblick.

2. Veranstaltungen

„Behinderte und wir“ war das Motto der Generalversammlung 2003 im 31. Stock des Swissôtel in Zürich Oerlikon. Katharina Stiefel-Rothen, Geschäftsführerin der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich informierte über den Stand der Dinge aus der Sicht behinderter Personen und Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV erläuterte die Bemühungen und Vorhaben, welche möglichst allen Leuten eine ungehinderte Benutzung von Bahn, Tram und Bus ermöglichen sollten. Einiges zu Gunsten der behinderten Personen ist schon getan worden, es bleibt aber noch einiges zu tun.

Die fachtechnische Veranstaltung führte im Januar 2004 in die Schiffswerft der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft in Wollishofen, wo rund 40 Personen einen Blick hinter die Kulissen der ZSG- Werft werfen durften. Das Dampfschiff „Stadt Zürich“ wird generalüberholt und lag damals auf Trockendock, was einen ausgezeichneten Einblick in die laufenden Instandsetzungsarbeiten ermöglichte. Daneben liefen weitere Untersuchungs- und Revisionsarbeiten an andern Schiffen, denn zu Saisonbeginn im Mai müssen sie alle wieder einsatzbereit sein. Die Besichtigung wurde durch einen Aperó eingeleitet und durch einen gemütlichen Imbiss auf See im Hafen in wohliger Wärme eines Zürichsee-schiffes abgeschlossen. An dieser Stelle sei ZSG- Direktor Hans Dietrich noch einmal für seine Unterstützung und für den Aperó bestens gedankt.

3. Information / Werbung

Unser Presseverantwortlicher, Johannes von Arx, hat verschiedene Communiqués verbreitet, ebenso hat der Präsident zu verschiedenen Fragen Stellung genommen. Leider hielt sich der Widerhall in der Presse in eher engen Grenzen.

Um dieses Defizit auszugleichen, haben wir intern unsere Kommunikation verbessert. Nach jeder Vorstandssitzung werden die Mitglieder über die behandelten Themen informiert. Diese Information ist auch in unserer Internet- Seite www.voev-zh.ch zu finden. Damit lässt sich wenigstens intern das Manko in der Presse ausgleichen.

Der VöV ZH hat sich zu zwei Vernehmlassungen des Bundes geäußert. Als erstes zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV- Anschluss) und als zweites zur Bahnreform 2.

Zur „Avanti“- Initiative hat der Vorstand mehrheitlich die „Nein“ Parole beschlossen, dies vor allem deshalb, weil das Paket als Ganzes überladen war. Ein positives Element, nämlich der Ausbau des Agglomerationsverkehrs war mit dem Bau der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels verknüpft, was aber ans Ausland ein falsches Signal ausgesandt hätte. Dazu kommt, dass nun über 15 Milliarden Franken in die alpenquerende Bahninfrastruktur investiert werden und es gilt sicherzustellen, dass dannzumal auch die Bahn benutzt und die Strasse wirksam entlastet wird.

4. Organe

Der Vorstand traf sich zu insgesamt fünf Sitzungen, wo unter anderem die fachtechnische Exkursion und die Stellungnahmen zu den Vernehmlassungen erarbeitet und verabschiedet wurden. Das Sanierungsprogramm des Regierungsrates, die SBB- Pannen im letzten Herbst oder die Sparpakete des Bundes waren Themenkreise, welche in einer freundschaftlichen Atmosphäre besprochen worden sind.

Wie auch in den vergangenen Jahren, durfte der Vorstand von der Gastfreundschaft des Ingenieurbüros Eichenberger AG, Zürich mit Lokal, Mineralwasser und Kaffee geniessen. Dank diesem „Sponsoring“ lassen sich für den Verein bedeutende Kosteneinsparungen erzielen, was hier ausdrücklich erwähnt und wofür hier der beste Dank ausgesprochen sei.

In diesen Dank sind aber auch alle Vorstandsmitglieder eingeschlossen, die mithelfen, das Gefährt „VöV ZH“ in Schwung zu halten

5. Mitgliederbewegung

Kurz vor der letzten Generalversammlung mussten wir vom Hinschied unseres Gründungs- und Vorstandsmitglieds Max Korthals Kenntnis nehmen. Er hat den Verein seit seinem Beginn begleitet und hat ihm bis zu seinem Tod gedient. Zeichen seines Wirkens ist beispielsweise die Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum des VöV ZH oder die Flughafenexkursion von 2001. Er hatte während seiner politischen Tätigkeit als Kantonsrat dazu beigetragen, dass die heutige S- Bahn Tatsache geworden ist. Leider müssen wir auch für immer von Walter Ryser, ehemaliger Kantons- und Stadtrat aus Winterthur, Abschied nehmen. Er gehörte zu den überzeugten Befürwortern der S- Bahn- Vorlagen und so hat zum Erfolg der S- Bahn Zürich beigetragen. Wir werden beiden ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Mitgliederbestand hat sich im Berichtsjahr nicht verbessert, im Gegenteil: Wir müssen den Austritt von 2 Unternehmungen in Kauf nehmen, denen keine Neueintritte gegenüber stehen. Dieser leider negativen Bilanz müssen wir entgegentreten und versuchen, unseren Mitgliederbestand zu vergrössern. Helfen Sie mit, die Wende zu schaffen!

IGöV Schweiz

Einige unserer Mitglieder haben Einladungen zu Veranstaltungen der IGöV Schweiz erhalten, obwohl der VöV ZH als Verein aus dem IGöV Schweiz ausgetreten ist. Neueintretende Mitglieder werden dem IGöV Schweiz nicht gemeldet, wir haben aber darauf verzichtet, die dort registrierten VöV ZH- Mitglieder aus der Kartei entfernen zu lassen. Dies erklärt, weshalb es möglich ist, dass einzelne unserer Mitglieder auch Einladungen zu Veranstaltungen des IGöV Schweiz erhalten.

6. Personelles

Vizepräsident Peter Stirnemann hat seinen Rücktritt eingereicht. Der Vorstand bedauert diesen Schritt, denn die Zusammenarbeit mit Peter Stirnemann war ausgezeichnet. Wir durften auf sein profundes Fachwissen zählen, er spielte auf perfekte Art und Weise den Verbindungsmann in die Verkehrskommission des Kantonsrates und bei anstehenden Problemen konnten wir auf seine Mitarbeit zählen. Dafür sei ihm an dieser Stelle herzlich gedankt.

Robert Mattenberger ist von seinem Arbeitgeber per 1. Januar 2004 nach Paris versetzt worden, was seinen sofortigen Rücktritt aus dem Vorstand bedeutete. In Zusammenhang mit den Volksabstimmungen für den Durchgangsbahnhof und für die Glattalbahn war auf Robert Mattenberger ein gerüttelt Mass Arbeit zugekommen, galt es doch, die Finanzen zusammenzuhalten und erst dann Ausgaben zu tätigen, wenn die Finanzierung gesichert war. Für seine Mitarbeit sei auch Robert Mattenberger der beste Dank ausgesprochen.

Auch wenn wir Robert Mattenberger die Promotion nach Paris gönnen, blieb doch das Problem der verwaisten Kasse. In der Person von Urs Huggler konnte er uns einen Nachfolger vorschlagen, der als interimistischer Kassier seine Fähigkeiten voll unter Beweis gestellt hat.

7. Finanzen

Die Abstimmung über die Glattalbahn ist nicht nur für die Glattalbahn, sondern auch für den VöV ZH positiv herausgekommen. Vom Beitrag (CHF 20'000.--) des VöV ZH an den Verein „Pro Glattalbahn“ sind CHF 15'000.-- zurückgekommen, was sich positiv auf unsere Rechnung ausgewirkt hat. Damit steigt unser Vermögen um CHF 16'714.85 auf CHF 54'721.-- an.

8. Standpunkt und Ausblick

Die Eisenbahn- Grossprojekte sind aufs Eis gelegt worden. Das Schicksal des Durchgangsbahnhofs ist unbestimmt, auch wenn an den Werbetafeln immer noch 2012 als Vollendungszeitpunkt genannt wird. Ebenso wird die Realisation (wenn überhaupt!) des Zimmerbergtunnels auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, dabei hätte er für wenig Geld realisiert werden können. Dafür bleibt in Thalwil ein problematischer, provisorischer Kreuzungspunkt vor dem Doppelspurtunnel während Jahrzehnten bestehen. Eigentlich paradox: Wir wollen von schnelle Verbindungen, und zwar in allen Regionen, aber keine Immissionen. Der öV- Benutzer oder die öV- Benutzerin soll unter den Boden. Dass diese Tunnelbauwerke Millionen verschlingen und für die Passagiere nicht attraktiv sind, liegt auf der Hand. Es ist nicht einzusehen, dass diejenigen, welche nicht direkt von Haustür zu Haustür fahren können oder wollen, unter den Boden verbannt werden. Bei neuen Autobahnen wird auch keine integrale unterirdische Führung verlangt, wie dies bei der NEAT im Kanton Uri der Fall ist. Deshalb stellt sich wirklich die Frage, ob es richtig ist, all diesen Protesten nachzugeben und die Kosten in unbeschränkte Höhen steigen zu lassen. Kompromisse sind eben doch gefragt, denn auch bei einer oberirdischen Linienführung sollte die Landschaft geschont und der Lärm eingedämmt werden können. Es zeigt sich nun auch, dass zwei Alpenquerungen zuviel des Guten sind. Nur - der Kantönligeist und das „allen-recht-machen-wollen“ haben (zu) hohe Kosten ausgelöst. Wir sind zwar daran, in der Schweiz zwei Tunnels durch Berge zu bauen, stehen aber jetzt vor einem Kostenberg, der kaum zu überwinden ist.

Schliesslich noch ein positiver Aspekt: Ende 2004 wird Bahn 2000 ihren Betrieb aufnehmen. Es werden teilweise markante Fahrzeitgewinne erzielt, und es entstehen neue Verbindungen, welche die Bahn noch attraktiver machen. Auch die S- Bahn ist laufend ausgebaut worden und wird in Zukunft noch mehr ausgebaut. Damit lassen sich mehr Einnahmen generieren, welche auch zu einer befriedigenden Rentabilität des öffentlichen Verkehrsmittels beitragen. Die Erfolgsgeschichte der S- Bahn im Kanton Zürich hat dies bewiesen. Sie kann – und soll - sich nun über die ganze Schweiz ausweiten.

Kurt Schreiber, Präsident

April 2004

Jahresbericht 2002 / 2003

1. Allgemeines
2. Veranstaltungen
3. Information/Werbung
4. Organe
5. Mitgliederbewegung
6. Personelles
7. Finanzen
8. Ausblick

1. Allgemeines

Das öffentliche Verkehrsmittel war im vergangenen Jahr vermehrt einem steifen Gegenwind ausgesetzt, dies galt insbesondere für das Vorhaben der Glattalbahn, dem im Kantonsrat Opposition erwuchs, wo mit einem in letzter Minute eingereichten Behördereferendum versucht wurde, die Volksabstimmung bis nach den Kantonsratswahlen hinauszuzögern, um unbelastet von Wahlsorgen gegen dieses Projekt anzutreten. Bevor für weitere Investitionen des öffentlichen Verkehrsmittels Gelder gesprochen werde, müsse der Nachholbedarf für die Strasse endlich einmal abgedeckt werden – so der Tenor der Gegnerschaft. Das Stimmvolk hat diese Melodie nicht aufgenommen und am 9. Februar 2003 dem Vorhaben Glattalbahn mit zwei Dritteln der Stimmen zugestimmt. Bereits vorher, an der Budgetdebatte im Dezember 2002, wurde versucht, den Kredit an den ZVV um 5 % zu kürzen, ein Vorhaben, das aber schwerwiegende Konsequenzen ausgelöst hätte und ebenfalls gescheitert ist. Es ist beruhigend zu wissen, dass die Mehrheit des Volkes und des kantonalen Parlaments nach wie vor hinter den Anliegen für Bahn, Tram, Bus und Schiff stehen. Die negativen Signale dürfen aber nicht ignoriert werden und so gilt es auch in Zukunft darnach zu trachten, dass dank einem guten Angebot im öffentlichen Verkehr ein Ausspielen zwischen Schiene und Strasse unterbleibt.

2. Veranstaltungen

Auf den Spuren der Glattalbahn bewegten sich am 5. Juni 2002 mehr als siebzig Teilnehmer (Männer und Frauen) zur Generalversammlung des VöV ZH im Restaurant Doktorhaus in Wallisellen. Der Schienenweg bis zum Hallenstadion ist bereits vorhanden und wurde folgerichtig mit einer Cobra-Tramkomposition zurückgelegt. Dank Sonderbussen konnte die künftige Linienführung bis nach Wallisellen verfolgt werden.

An verschiedenen Haltepunkten und später an der Generalversammlung erläuterte Dr. Andreas Flury, Projektleiter der Glattalbahn, das Projekt, welches dank direkten Verbindungen vom Flughafen über Wallisellen künftig auch die Region Glattal besser an den Flughafen anbindet. Das Gleiche gilt für viele Quartiere in der Stadt Zürich. Somit war die Wahl eines schienengebundenen Verkehrsmittels, das mit den Fahrzeugen und dem Netz der VBZ kompatibel ist, die einzig richtige Lösung. Nach der Abwicklung der statutarischen Traktanden konnte bei einem Nachtessen ein ungezwungener Erfahrungsaustausch gepflegt werden.

Mehr als fünfzig Personen nahmen an der Herbstexkursion des VöV ZH am 1.11.2002 in Langenthal bei den Baustellen von Bahn 2000 teil. Zuerst wurde im Informationspavillon das Projekt vorgestellt und anschliessend konnten sich die Besucherinnen und Besucher im Gelände ein Bild über den Baufortschritt machen. Beeindruckend waren die Installationen beim Bauplatz des Tunnels Richtung Inkwil, wo tiefer Morast die Arbeiten nicht gerade erleichterte. Bereits jetzt verkehren die Züge nicht mehr über Bützberg, sondern nehmen den Weg ab Langenthal Richtung Herzogenbuchsee über die Neubaustrecke. Ein Imbiss rundete die Veranstaltung ab, wobei beim Kaffee Direktor Martin Selz von der Regionalverkehr Mittelland (RM) einen Ueberblick über seine Bahn und insbesondere über das Mitnahmesystem CARLOS vermittelte und aufzeigte, was Weiterkommen ohne eigenes Auto bedeutet. An einer Haltesäule wird ein Gutschein für CHF 2.-- gelöst, dort wird das Fahrziel eingegeben und ein privater Automobilist oder Automobilistin nimmt die wartende Person mit und erhält dafür den Gutschein. Fehlt ein Privatwagen, kann ein Taxi bestellt werden, das die Beförderung zu einem reduzierten Tarif übernimmt.

Die Frühjahrsexkursion am 5. April 2003, führte in den sonnigen Süden, zuerst mit dem Cisalpino nach Lugano, von dort aus per Postauto auf den „Pfad“ der künftigen Flughafenbahn Lugano – Malpensa in die Umgebung dieses Flughafens. Dort drehte das Postauto nach Busto Arsizio ab, wo Bernhard Kunz, Stv. Direktor der Hupac AG über die Tätigkeit dieser Unternehmung informierte. Der Slogan „für Güter die Bahn“ ist Tatsache, mehr als 50 % des Güterverkehrs nutzen als Verkehrsträger die Schiene. Nach der Theorie folgte die Praxis: Der Ent- und der Verlad von Zügen konnte beobachtet werden. Nach der Praxis schloss sich das Angenehme in Form eines ausgezeichneten Mittagessens in Busto an, und zwar in einer wunderschönen Parklandschaft, die Ferienstimmung aufkommen liess. Eine Stadtbesichtigung in Como beschloss diesen gut gelungenen Anlass. An dieser Stelle sind einige Danke-schöns angebracht: Der Cisalpino SA für das Upgrading von der 2. in die 1. Klasse und den Sonderhalt in Como, der Hupac AG für das gesponserte Mittagessen inkl. Getränken und schliesslich an unseren Reiseleiter Walter Finkbohner, der die Reise umsichtig organisiert hatte und gar nichts anbrennen liess.

3. Information / Werbung

Nach der Generalversammlung nahmen der VöV ZH zur Glattalbahn Stellung, die in einzelnen Presseerzeugnissen aufgenommen wurden. Am Abstimmungssonntag versuchte es der Präsident mit einer 30-zeiligen Stellungnahme, die noch am Nachmittag des 9. Februar 2003 an die Redaktionen ging. Dazu konnte er sich prominent in Radio DRS äussern. Nach wie vor sind unsere eigenen Werbeträger wie Jahresberichte, periodische Werbeaktionen und vor allem die Mund-zu-Mund Propaganda unserer Mitglieder sehr wichtig. Unsere Internet-Seite www.voev-zh.ch rundet unsere Vorstellung in der Öffentlichkeit ab – der VöV ZH ist also präsent.

4. Organe

Die eigentlichen Vorbereitungsarbeiten zur Kampagne der Volksabstimmung lagen beim Verein „Pro Glattalbahn“ unter dem Präsidium von Ständerat Hans Hofmann. Der VöV ZH beteiligte sich mit einem namhaften Beitrag an der Kampagne, trat aber sonst nur wenig in Erscheinung. Der Präsident VöV ZH war im Vorstand des Vereins „Pro Glattalbahn“ vertreten, was einen guten Informationsaustausch zwischen beiden Gruppierungen ermöglichte.

Der Vorstand traf sich zu insgesamt vier Sitzungen, die neben der Vorbereitung zur Volksabstimmung „Pro Glattalbahn“ auch der Organisation verschiedener Anlässe dienten. Ein Bericht aus Bern und die Frage der Zugsbegleitung in den Randstunden waren die wichtigsten Themen. Die April-Sitzung des Vorstands fand am 8.4.03 in Frauenfeld statt, wo Werner Gubler über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und das System Publi-car der PTT informierte. Wie auch in den vergangenen Jahren, durfte der Vorstand für seine Sitzungen von der Gastfreundschaft des Ingenieurbüros Eichenberger AG, Zürich profitieren und musste nie verdursten. Christian Sigrist als Sekretär sorgte für geeignete Gegenmassnahmen in Form von Mineralwasser und Kaffee. Dafür sei ihm und dem Ingenieurbüro Eichenberger AG auch an dieser Stelle ganz herzlich gedankt.

In diesen Dank sind aber auch alle Vorstandsmitglieder eingeschlossen, die mithelfen, das Gefährt „VöV ZH“ in Schwung zu halten und insbesondere in Arbeitsgruppen dafür sorgen, dass unsere Anlässe zu einem vollen Erfolg werden. So macht die Vorstandsarbeit Freude!

5. Mitgliederbewegung

Unser Vereinsmitglied Hugo Kamm hat uns leider für immer verlassen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

4 neue Mitglieder (2 Einzelmitglieder, 2 Unternehmungen) sind in unseren Verein eingetreten, die wir herzlich begrüssen. 9 Mitglieder (6 Einzelmitglieder, 3 Unternehmungen) sind ausgetreten. Die Bilanz ist leider negativ – hoffen und arbeiten wir dafür, dass sie sich ins Positive umkehrt.

6. Personelles

Leider müssen wir vom Rücktritt von Dr. Albert Cavegn, Kenntnis nehmen, der seine Verbindungsfunktion zum TCS über das Pensionierungsalter hinaus in bemerkenswerter Frische und in konzilianter Art und Weise ausgeübt hat, dies selbst dann, wenn in seltenen Fällen zu einzelnen Vorhaben nicht die gleiche Meinung herrschte. Konkurrenzgedanken hatten in unserem Gremium keinen Platz. Für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und seinen grossen Einsatz sei Dr. Albert Cavegn an dieser Stelle herzlich gedankt und für seinen kommenden Lebensabschnitt die besten Wünsche übermittelt. An seiner Stelle wird sein Sohn, Kantonsrat Reto Cavegn, Geschäftsführer TCS Zürich, im Vorstand Einsitz nehmen. Wir freuen uns darüber, heissen ihn in unserem Kreis herzlich willkommen und wünschen ihm viel Freude und Befriedigung in seinem Amt.

7. Finanzen

Wir haben es kommen sehen: Dank oder wegen des an der letzten Generalversammlung beschlossenen Beitrags von CHF 20'000.-- an die Abstimmungskampagne „Pro Glattalbahn“ hat sich das Vermögen des VöV ZH nur um rund CHF 15'000.-- vermindert und betrug per 31.12.2002 noch CHF 38'798.30.

8. Standpunkt und Ausblick

Im Jahr 2002 hat der öffentliche Verkehr zugelegt und zwar nicht nur tagsüber sondern auch nachts. An Wochenenden ist es seit Dezember 2002 möglich, auch nach dem letzten Zug mit weiteren Zügen oder Bussen nach Hause zu kommen. Von allem Anfang an wurde Wert auf Sicherheit in diesen Zügen gelegt – sie werden begleitet. Aber auch bei den Zügen vor Mitternacht wird die Sicherheit verbessert, schrittweise wird eine Zugsbegleitung aufgebaut und mit geeigneten Methoden soll versucht werden, dem Schwarzfahren und dem Vandalismus Einhalt zu gebieten. Hier darf der VöV ZH für sich in Anspruch nehmen, dass die Gedankenanstösse sowohl für die Nachtverbindungen als auch für die Zugsbegleitung aus seiner Küche – oder besser gesagt – aus seinem Vorstand kamen, womit er einmal mehr seine Daseinsberechtigung beweist.

Mit der Eröffnung des Doppelspurtunnels Zürich – Thalwil wird ein weiterer wichtiger Schritt zur Leistungssteigerung der Bahn vollzogen. Ein Wermutstropfen bleibt: Mehrkosten von 80 Millionen Franken, weil der Weiterbau dieses Tunnels Richtung Baar mit der gleichen Bohrmaschine aus Spargründen unterbunden wurde. Somit wird die niveaugleiche Kreuzung beim Tunnelausgang Thalwil einen neuen Schwachpunkt in Form eines Providuriums darstellen, der wohl jahrelang Bestand haben wird.

Das S-Bahn-System Zürich mit Zug, Tram, Bus, und Schiff (inkl. der Luftseilbahn Adliswil – Felsenegg) ist eine Erfolgsgeschichte. Das freiwillige Ein- und Umsteigen ist Tatsache, auf gewissen Strecken sind die Züge überfüllt, weitere Ausbauten sollen die Kapazität verbessern und die dritte Teilergänzung der S-Bahn soll dies ermöglichen. Die Vorlage liegt gegenwärtig beim Kantonsrat und die Stimmen, welche verlangen, dass endlich auch einmal beim Strassenbau vorwärts gemacht werde, sind nicht verstummt. Der VöV ZH ist bereit, sich auch dieser Herausforderung zu stellen um auch diesem Vorhaben der dritten Teilergänzung der S-Bahn zum Durchbruch zu verhelfen.

Das Zürcher Volk hat zu den Ausbauten für den öffentlichen Verkehr – mit Ausnahme der S-Bahn-Station Seilergraben - bisher immer „ja“ gesagt. Es gilt, dafür zu sorgen, dass es bei diesem „ja“ bleibt und zwar ohne das eine gegen das andere Verkehrsmittel auszuspielen.

April 2003

Kurt Schreiber, Präsident