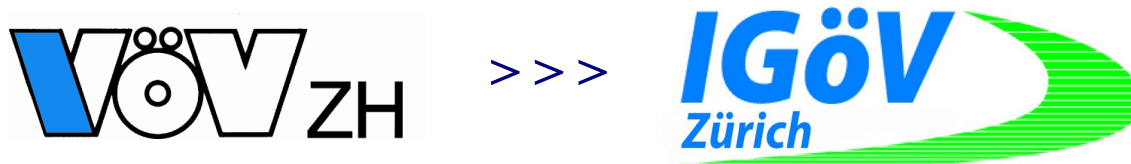


web-Texte der IGöV/VöV Zürich von 2013 – 2023 (bis zum Neuauftritt)
Nicht formatiert, ohne Bilder, ohne Kommentare und funktionierende Links
Nicht gezeichnete Texte wurden von Peter Anderegg verfasst oder redigiert.
Informationen und weitere Dokumente zu Beiträgen via mail@igoev-zh.ch



Neuer Webauftritt der IGöV Zürich mit demselben Einstieg: www.igoev-zh.ch

Erstellt am 28.12.2023 durch IGöV Zürich

Die IGöV Zürich ist neu dem Webauftritt der IGöV Schweiz angegliedert.

Die alte webpage wird nicht mehr weiter bearbeitet.

«Tramnetz Süd» verändert auch die Linienführung

Erstellt am 8.12.2023 durch IGöV Zürich

«Elektronik vor Beton» hiess 2005 ein Postulat im Zürcher Kantonsrat. Inhaltlich geht es beim Tramnetz Süd zwar um etwas ganz anders, aber ideell hat es miteinander zu tun. Die von den VBZ an der Jahresmedienkonferenz vom 5. Dezember 2023 vorgestellten Änderungen und Optimierungen kommen zunächst ohne oder minimalen Infrastrukturausbauten aus. Mit den Tramlinienänderungen erhöht sich kurzfristig ab 2026 die Kapazität auf der Achse Stadelhofen – Rehalp.

Hier werden dann die grösseren, Tiefeinstieg-Fahrzeuge wie Cobra und Flexity zum Einsatz kommen. Von den 110 bestellten Flexity-Trams sind Ende dieses Jahres 55 Fahrzeuge auf der Schiene (30 weitere geplant). Die Kapazitätserhöhung hat mit dem Ausbau des Spitalquartiers zu tun, u.a. auch mit dem neuen Kinderspital in der Lengg, das Ende 2024 eröffnet wird. Damit wird auch ein optimierte Linienführung angestrebt, was eben zu teils geänderten Tram-Nummern führt. Es legt aber auch eine gute Grundlage für das Tramnetz 2040.

Mittelfristig führt das Tram Affoltern – geplanter Baustart 2026 – zu einer öV-Aufwertung von Affoltern. Mit der Netzentwicklungsstrategie 2040 wird diese Tramstrecke Richtung Bahnhof Stettbach verlängert. Ein erweitertes öV-Ringsystem mit Tramtangente wird dann das Zürcher Stadtzentrum entlasten. Damit werden u.a. auch die Eigenbehinderungen des Trams am Hauptbahnhof vermindert.

«Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs»

Erstellt am 17.11.2023 durch IGöV Zürich

Umstellung auf erneuerbare Energie, aber welche? Wo eignet sich was? Wo sind Elektro-Busse sinnvoll, wo mit Bio-Treibstoffen betriebene oder mit Wasserstoff? Aber zuerst diskutierten wir die Frage, woher den die erneuerbare Energie kommen soll. Ein spannendes Podium am 9. November an der Empa Dübendorf mit ausgewiesenen Fachleuten und einem interessierten Publikum.

Baubewilligungsantrag Glattalbahn-Verlängerung Kloten ans BAV

Erstellt am 17.11.2023 durch IGöV Zürich

Ende 2018 schrieb die IGöV Zürich «Die Glattalbahn zieht es weiter» und Ende 2020 «Glattalbahn-Verlängerung geht voran». Gegen Ende 2023 nun der Baubewilligungs-Antrag (Plangenehmigungsgesuch) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) für die Verlängerung der Glattalbahn bis Kloten. Das veranlasste die VBG, das Projekt an der Medienkonferenz vom 31. Oktober detailliert vorzustellen. Voraussichtlich wird die verlängerte Glattalbahn ab 2031 ins Entwicklungsgebiet von Kloten an der Grenze zu Bassersdorf fahren. Früherster Baustart soll 2026 sein. Mindestens dreizehn Jahre also für weitere rund 3.3 Kilometer Trambahn.

Als der Regierungsrat 2018 grünes Licht gab für das Vorprojekt, sprach man von einer Betriebsaufnahme 2027 – nun soll es 2031 sein. Das zeigt einmal mehr, dass Infrastrukturbauten keine Schnellprojekte sind und der Planungsprozess oft mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Bauphase.

Das Gesamtprojekt umfasst die Verlängerung der Glattalbahn (gut 300 Millionen), den Hochwasserschutz (knapp 150 Millionen) und die Velo- und Fusswegroute (rund 100 Millionen) – total also 550 Millionen Franken. Finanziert wird das ganze Projekt durch den Kanton Zürich mit nun zugesagten Bundesmitteln aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation. Die Projektleitung für die Glattalbahn liegt bei den VBG, diejenige für den Hochwasserschutz bei der kantonalen Baudirektion und die für die Velohauptverbindung beim kantonalen Tiefbauamt. Die IGöV Zürich teilt die Auffassung von VBG und ZVV, der Stadt Kloten und dem Kanton Zürich, dass die Weiterführung der Stadtbahn zentral ist für die Entwicklung vor allem für zusätzlichen Wohnraum in diesem Gebiet.

ZVV-Strategie 2025–2029: Es bleibt eng!

Erstellt am 24.07.2023 durch IGöV Zürich

Die ZVV-Strategie 2025–2029 zeigt: Es bleibt eng in diesem Zeitraum. Eng in Bahn, Tram und Bus. Bei der S-Bahn sind es die STEP2035-Ausbauten wie MehrSpur Zürich-Winterthur (u.a. Brüttenertunnel) und viertes Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Bei den Trambahnen sind es das noch in der Planung steckende Tram Affoltern und die Erweiterung der Glattalbahn. Diese Ausbauten sollen den öV stärken in Übereinstimmung mit den «raumplanerischen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzung des Kantons».

Das es eng bleibt bis die entsprechenden Ausbauten und das Rollmaterial in rund 12 Jahren bereitstehen, betonen die Präsidentin des Verkehrsrates, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, und der ZVV-Direktor Dominik Brühwiler an der Medienorientierung.

Das hat einerseits mit den langen Vorlaufzeiten bei Infrastrukturbauten zu tun. Andererseits ist der Bahnverkehr weitgehend in der Verantwortung des Bundes. Aber auch die weiteren Tramausbauten werden nicht von heute auf morgen gebaut.

Der weitere Ausbau der Zürcher S-Bahn wird mit der Fertigstellung der MehrSpur Zürich-Winterthur inklusive Bahnhof Stadelhofen die S-Bahn2G näher bringen – eine innere S-Bahn und eine Express-S-Bahn.

Bei den Trambahnlinien sind die zeitlich am nächsten liegenden Ausbauten das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattbahn nach Kloten. Ab 2026 könnte der Bau dieser beiden Linien beginnen. Die Glattalbahn soll aber auch auf der anderen Seite der Spange weiterfahren: vom Bahnhof Stettbach über den Bahnhof Dübendorf, durch den Innovationspark im Flugplatz Dübendorf zum Bahnhof Dietlikon. Dieser Ausbau erfolgt abgestimmt auf die Tramtangente Nord in Zürich, STEP2035 der Bahn und der Entwicklung im Innovationspark. Die Tramtangente Nord führt von Affoltern, über Oerlikon zum Bahnhof Stettbach. Ungeduldig kann man werden. Es zeigt aber klar: Infrastrukturprojekte sind Langzeitprojekte, die verzögerungsfrei ausgeführt werden sollen

Modalsplit auf 40%

Eines ist wichtig, will man bis 2040 den Modalsplit von heute 32% auf 40% steigern: der öV muss sicher, zuverlässig und pünktlich unterwegs sein. Gerade für den städtischen Tram- und Busverkehr ist das eine grosse Herausforderung im begrenzten Verkehrsraum. Ein Verkehrsraum, der mit Autos, Velos und Fussgängern zu teilen ist. Und ein Verkehrsraum, in welchem man immer wenig schnell unterwegs sein soll. Gerade hier gilt es, die Vorteile des Massentransportmittels öV zu betonen. Unnötige Autofahrten, Fahrräder auf Busspuren und flächendeckend Tempo30 schränken den öV ein.

Dekarbonisierung

Wohl bald das Wort des Jahres? 'Dekarbonisiert' ist in der Schweiz der Schienenverkehr; Bahn und Tram 'hängen' am Strom. Der öffentliche Verkehr verantwortet zwar nur gut 3% der CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs im Kanton Zürich. Trotzdem will der ZVV auch vor allem bei den dieselbetriebenen Bussen CO₂-ärmer werden. Hier soll die ZVV-Dekarbonisierungsstrategie konsequent umgesetzt werden. Die IGöV Zürich wird zu diesem Thema am 9. November 2023 ein Podium durchführen.

7 von 10 Tickets digital

Das Ende 2024 auch Schluss ist mit dem Billetverkauf in den Regionalbussen ist erfreulich. Bei einem ähnlich dichten Busverkehr wie in der Stadt Zürich sollen auch dieselben Regeln gelten. Dadurch werden die Fahrplanstabilität erhöht und verpasste Anschlüsse wegen Verspätungen minimiert. Sieben von zehn Tickets werden inzwischen digital gelöst. Dieser Trend wird sich fortsetzen und die Öffnung der Vertriebskanäle für «branchenfremde Akteure» ist genau zu beobachten. Es darf nicht sein, dass diese digitalen Akteure die Gewinne einsacken, Geld, das eigentlich zur Finanzierung des analogen/physischen Teils, also der Schienen und des Rollmaterials dient.

Fernverkehr

Aber auch der Fernverkehr wird in der ZVV-Strategie erwähnt. Der nationale und internationale Fernverkehr fällt zwar nicht in die Kompetenz des ZVV. Er ist aber für die Anbindung der Metropole Zürich an andere in- und ausländische Grosstädte absolut zentral – und leider immer noch ein Stiefkind.

Doppel-ICE3

Richtigerweise steht in der ZVV-Strategie zum Fernverkehr: «Für den nationalen und internationalen Fernverkehr ist der Grossraum Zürich von zentraler Bedeutung.» Auch dazu wird sich die IGöV Zürich noch äussern.

Und die Kosten, die Preise?

Nachdem der Kostendeckungsgrad vom Spitzenwert 70% auf 57% während der Pandemie sank, will der ZVV diesen künftig auf über 60% halten. Optimal wäre, wenn dieser wieder auf den langjährigen Wert von rund 65% steigen würde. Dazu braucht es weiterhin den grossen Support durch die Politik. Trotzdem werden auch wir Fahrgäste tiefer ins Portemonnaie greifen müssen. Nicht nur im Jahr 2024 werden die Fahrpreise steigen, vermutlich auch in weiteren Jahren. Trotz unserem hochstehenden öV-Angebot gilt es Augenmass zu bewahren bei Preissteigerungen. Ein 49€-Ticket soll aber nicht unsere Benchmark sein.

In diesem Zusammenhang eine aktuelle Meldung des Hamburger Verkehrsverbund (HVV): Von den 960'000 Abos seien 250'000 von Neukunden mit dem 49€-Ticket; rund 24% dieser Kunden hätte sonst das Auto benutzt. Sofern das zutrifft, muss sich das auch im Modalsplit niederschlagen.

«GEMEINSAM VORWÄRTS»

Erstellt am 18.06.2023 durch IGöV Zürich

Unter diesem Motto geht – wohl besser fährt – der ZVV in die Zukunft. Der farbenfrohe Auftritt des ZVV widerspiegelt die bunte Vielfalt des Liniennetzes seiner Transportunternehmen. Zuverlässig, sicher und pünktlich sollen Bahnen, Trams und Busse unterwegs sein.

Bei der Präsentation des Geschäftsberichtes 2022 am 8. Juni blickte ZVV-Direktor Dominik Brühwiler «grundsätzlich» auf eine erfreuliche Entwicklung zurück. Dies, trotz teils unerfreulichen Faktoren: Kaum konnten die Pandemiemassnahmen im Frühling aufgehoben werden, brachte der Krieg in der Ukraine Unsicherheit im Energiebereich und eine steigende Teuerung. Erfreulich ist, dass sich der Kostendeckungsgrad bei gleichbleibendem Aufwand von 55% im Jahr 2021 auf gut 61% im Jahr 2022 erhöhte. Dieser ist allerdings immer noch tiefer als der langjährige Durchschnitt von rund Zweidrittel. Aber sehen lassen kann sich die Kostendeckung im Vergleich allemal.

Auch erfreulich, im Dezember 2022 fand ein weiteres Investitionsprojekt seinen Abschluss: Die Limmattalbahn nahm den integralen Betrieb auf.

Am gleichen Anlass stellte der Geschäftsführer von «Alliance Suisse Pass», Helmut Eichhorn, das Projekt «myRIDE – Das öV-Zugangsprojekt von morgen» vor. Es sollen neue Ticket- und Bepreisungsformen für die Zukunft getestet werden, mit dem Ziel, einen schweizweiten Einheitstarif einzuführen. Ein richtiger Ansatz, der konsequent auf die Bedürfnisse der Reisenden fokussiert. Gleichzeitig ist es eine grosse Herausforderung mit über 20 Verkehrs- und Tarifverbänden. Es ist daher zielführend, dass der ZVV in dieses Pilotprojekt eingebunden ist. Zwar erlauben die heutigen digitalen Ticketkäufe (im ZVV-Gebiet sind es 7 von 10 Tickets) einen einfachen Zugang zur öV-Fahrt. Die Preistransparenz ist allerdings eher mager. Und das komfortable GA (nicht nur für Vielnutzer) wird sich solange halten, bis wir von einem aktiven «Check-in/Check-out» zu einem passiven «Be-in/Be-out» kommen. Und bei allen Innovationen: Der Fahrpreis muss im Fokus bleiben – im Gegensatz zum Auto sind die öV-Preise in den letzten Jahr viel stärker gestiegen. Allerdings liegt der erfolgreiche Weg im ZVV-Bereich, ja schweizweit, in einem guten öV-Angebot und nicht in einer 49€-Strategie.

40 Jahre IGöV Zürich

Erstellt am 23.12.2022 durch IGöV Zürich

Das ist zwar kein rundes Jubiläum. Trotzdem setzen wir hier einen Pflock in der Geschichte unseres Vereins. Auch, weil im Dezember 2022 ein weiterer Meilenstein im öV des Kantons Zürich gesetzt wurde: Die Inbetriebnahme der Limmattalbahn.

Wir haben daher eine Jubiläumsschrift zu diesem 40-Jahre-Jubiläum verfasst. Es ist eine Fortschreibung der öV-Geschichte seit dem 25-Jahre-Jubiläum 2007. Die Links verweisen auf weitere Informationen zu den erwähnten Themen. Dass unsere Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, unsere Arbeit darin würdigt, freut uns besonders.

Vermutlich finden Sie in der Jubiläumsschrift das eine oder andere, das auf Ihr Interesse stösst.

Tramlinie 20 ist startklar!

Erstellt am 14.11.2022 durch IGöV Zürich

Tramlinie 20? Ja, eigentlich ist es eine Bahn, eine Stadtbahn, nämlich die Limmattalbahn (LTB). Aber auch die Typenbezeichnung der von StadlerRail gefertigten Fahrzeuge weist auf ein Tram hin: Tramlink. Und die meterspurige LTB teilt sich ja auch die Schienen bis Schlieren mit der Tramlinie 2. Die IGöV Zürich hatte an ihrem Herbstanlass die Gelegenheit, das Depot «Müsli» zu besichtigen und auch einiges über die neuen Fahrzeuge zu erfahren.

Anstelle des üblichen Herbst-Podiums konnte die IGöV Zürich, einen Monat vor Betriebsaufnahme der LTB am 11. Dezember 2022, Einblick erhalten ins Depot und den Tramlink. Sieben der acht Fahrzeuge sind bereits ausgeliefert und unterwegs auf Testfahrten, das achte folgt knapp vor dem Start. Sechs Fahrzeuge braucht es für den Betrieb, zwei sind Reserve.

So kurz vor dem Start freute es uns umso mehr, dass der CEO von Aargau Verkehr (AVA), Dr. Severin Rangosch und der Standortleiter Betriebsführung der LTB und sein Kollege sich im getakteten Endspurt Zeit nahmen, uns diese zweite Stadtbahn nach der Glattalbahn (Tram 12) vorzustellen. An dieser Stelle ganz herzlichen Dank für den freundlichen Empfang und die Gastfreundschaft!

Eigentlich eine komfortable Situation, wie Severin Rangosch sagte: Die AVA konnte quasi eine pfannenfertige Bahninfrastruktur von der Limmatalbahn AG übernehmen. Dessen Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter, Daniel Issler, sorgte mit seinem Team und den beteiligten Unternehmen dafür, dass die 13.4 km lange Bahnstrecke zeit- und kostengerecht fertiggestellt wurde – und dies trotz zweimaligem Abstimmen im Kanton Zürich 2015 und 2018. Zur Erinnerung: Die damaligen Nationalräte Hans Egloff (jetziger VR-Präsident der Limmattalbahnen AG), Thomas Hardegger und der Präsident der IGöV Zürich, Peter Anderegg, engagierten sich 2015 im CO-Präsidium des Abstimmungskomitees.

Das Depot «Müsli» ist eine grosszügige, architektonisch überzeugende Anlage mit einem Aussenabstellraum und dem innenliegenden Serviceraum. Die Anlage bietet Platz für 14 Fahrzeuge, was nötig wäre beim optionalen Zukauf vom weiteren sechs Tramlinks für eine Taktverdichtung. Das Depot liegt ausserhalb des Siedlungsraums in Nachbarschaft zum SBB-Rangierbahnhof – eigentlich im Kanton Aargau aber doch auf Zürcher Boden. Was auffällt im Innern: Es gibt keine Fahrleitungen! Wie kommt den das Tram hinein? Ein Batterie sorgt dafür, dass das Fahrzeug kurze Strecken ohne Strom vom Fahrdraht überbrücken kann – sei es ins Depot oder allenfalls unterwegs. Nebst dem Depot konnten die Teilnehmenden auch einen Tramlink von innen und aussen begutachten. Eine «Erstfahrt» war wegen noch fehlender Betriebsbewilligung des BAV nicht möglich. Aber die IGöV Zürich freut sich auf den 11. Dezember und wünscht den Betreibern viel Erfolg auf der letzten Etappe!

Zimmerbergtunnel II und Abzweiger „Meilibach“

Erstellt am 07.10.2022 durch IGöV Zürich

Stellungnahme der IGöV Zürich zu «Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050» im Rahmen der Vernehmlassung betreffend den Ausbau Zimmerbergtunnel II und Abzweiger „Meilibach“.

Im Rahmen dieser Vernehmlassung konzentriert sich die IGöV Zürich auf den Ausbauschritt 2035. Wir verweisen aber auch auf die Stellungnahme unserer Dachvereinigung IGöV Schweiz, wo unter anderem auf die ungesunde Tendenz, absehbare Mehrkosten „in die Zukunft hinauszuschieben“ verwiesen wird. Unser Kantonsgebiet betreffend – jedoch mit markanten künftigen Auswirkungen auf die Nachbarkantone GL, GR, SG und SZ – bemängelt die IGöV Zürich die kurzfristigen „Sparanstrengungen“ beim Projekt Zimmerberg-Basistunnel II. Wir beantragen, dass alle notwendigen Vorinvestitionen (insbesondere ein Verzweigungsbauwerk) miteingeplant werden. Damit soll dereinst der „Meilibachtunnel“ (Tunnel Richtung Wädenswil) ohne Betriebseinstellungen an die Linienführung des Zimmerbergtunnels II angeschlossen werden können.

Tempobeschränkungen und öffentlicher Verkehr

Erstellt am 30.08.2022 durch IGöV Zürich

Wie bleibt der ÖV attraktiv und wirtschaftlich? Ein Positionspapier der IGöV Zürich. Seit über 30 Jahren werden in der Schweiz Tempo30-Zonen eingeführt – vor allem auf Neben- und Quartierstrassen. Lärmschutz, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sind die Argumente. Zunehmend werden solche Tempobeschränkungen auch auf ÖV-Hauptstrecken geplant und

umgesetzt. Unter diesen Bedingungen sind Massnahmen und Investitionen zu diskutieren, um die Qualität und Attraktivität des ÖV zu sichern und weiter zu verbessern. Aus diesem Grund hat die IGöV Zürich ein Positionspapier verfasst.

Die IGöV Zürich ist klar der Meinung, dass ein über Jahrzehnte aufgebautes, äusserst erfolgreiches ÖV-Gesamtsystem gefährdet wird und letztlich gar ein Rückumstieg auf den MIV erfolgt, was den verkehrs- und energiepolitischen Zielen zuwiderlaufen würde. Die im Positionspapier vorgestellten Massnahmen und Ansätze sollen dazu beitragen, diese Herausforderung zu bewältigen, ohne die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Realitäten zu verkennen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der ÖV bereits heute – ohne Tempo30 – durch den MIV stark eingeschränkt wird und die Behinderungen hohe Kosten verursachen. Ziel ist, die Qualität des ÖV-Angebots auch unter geänderten Randbedingungen beizubehalten und zu verbessern. Dazu sind umfangreiche Aufwertungsmassnahmen beim strassengebundenen ÖV notwendig, wie etwa die Erweiterung der Priorisierung an Lichtsignalen oder die Realisierung von eigenen ÖV-Spuren und unabhängigem Bahnkörper beim Tram. Solche eigenen Trassen können ebenerdig oder unterirdisch sein. Wir sollten die dritte Dimension aber auch nach oben denken, schwebend über der Strasse als Seil- oder Schwebebahn. Unabdingbare Voraussetzung ist die Bereitschaft der Politik, dies auch finanziell mit Nachdruck zu unterstützen.

Positionspapier IGöV Zürich «Tempobeschränkungen und öffentlicher Verkehr»

Positionspapier ZVV und MVU «Tempo 30 und öffentlicher Verkehr: Planungsgrundsätze und Anforderungen»

Positionspapier Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) Mobilitätswende stadtverträglich gestalten – so bleiben Bus & Bahn auch bei Tempobeschränkungen attraktiv

Das EBL: Die Modelleisenbahn der Ingenieure

Erstellt am 20.06.2022 durch IGöV Zürich PA

Als öV-Verein können wir unsere «Buben- und Meitliträume» bezüglich Modelleisenbahnen gut kaschieren hinter einem Weiterbildungsanspruch. Aber es handelt sich beim Eisenbahnbetriebslabor Schweiz (EBL) auch nicht um eine Spielzeug-Modelleisenbahn sondern um ein Ausbildungslabor, «eine europaweit einzigartige Plattform» zur Erforschung und Entwicklung sowie zum Testen und Prüfen im Bahnbereich. Die IGöV Zürich hat Ende Mai im EBL die GV2022 abgehalten.

Das EBL steht Bahnunternehmen, der Industrie und Planungsbüros sowie Hochschulen und Schulen allgemein für die Aus- und Weiterbildung offen. Die EBL Schweiz AG übernahm die ganze, modernisierte Anlage anfangs 2021 vom ETH-Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Zusätzlich konnte in diesem Hangar auf dem Flugplatz Dübendorf die Modellbahnanlage des ehemaligen SBB-Weiterbildungszentrums Löwenberg integriert werden. Eine win-win-Situation ist auch der Standort, entsteht doch gleich daneben der Innovationspark Zürich.

Das EBL freut sich natürlich auch über weitere Partner und Sponsoren oder Aktionäre – Zeichnungschein am Schluss der Seite.

Und im vdf Hochschulverlag ist das Buch «Das Eisenbahnbetriebslabor der ETH Zürich» erschienen – Print oder eBook.

Tram 12 seit 12 Jahren auf dem Gleis

Erstellt am 20.06.2022 durch IGöV Zürich PA

Zum Zoo fahren nicht nur Elefanten sondern auch Cobras – eine tierische Sache. Cobras fahren aber auch seit 12 Jahren auf der VBG-Tramlinie 12 – von Nichtzürchern auch Glattalbahn genannt. Jedenfalls ist die Linie 12 eine Erfolgsgeschichte, die erste tangentielle Strassenbahnlinie im Verkehrsraum Zürich.

Auch die Tramlinie 10 wird ab der Stadtgrenze bis zum Flughafen von der VBG betrieben. Der Bau der Glattalbahn hat den prognostizierten Investitionsschub für Wohn- und Arbeitsplätze bei Weitem übertroffen. Sprach man zu Beginn von Investitionen entlang der Tramlinie von 16 Milliarden Franken, so sind es aktuell 25 Milliarden. Das sind rund 35-mal die Baukosten von 700 Millionen.

Eine grosse, positive Entwicklung auf der Grenze zwischen Wallisellen und Dübendorf ist zu erwähnen: das Zwicky-Areal. Hier wurde von der Eigentümerin schnell erkannt, dass zu dieser Tramhaltestelle auch eine hochstehende Siedlungsentwicklung gehört.

Und es geht weiter, allerdings aktuell mit angezogener Handbremse. Der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen durch die Stadt Kloten an die Grenze zu Bassersdorf erteilte der Bundesrat im April 2022 zwar die Infrastruktur-Konzession. Und kippt anfangs Juni das Projekt aus dem

4. Agglomerationsprogramm und stuft es ab auf ein B-Projekt. Der Kanton Zürich und die VBG sind konsterniert, ob dieses unerwarteten und unverständlichen Entscheids. Wir können nur ergänzen: unlogischer und inkonsistenter Entscheid. Sobald klar ist, wer an der Vernehmlassung teilnehmen kann, wird sich die IGöV Zürich dazu äussern.

Neben dem «Paradepferd» Tram 12 betreiben die VBG vor allem Buslinien in ihrem Marktgebietes – eines der acht marktverantwortlichen Unternehmen (MVU) innerhalb des ZVV. Eine hat es in sich: Die Linie 759 – die so genannte «Innovationslinie». Sie verkehrt zwischen dem Flughafen Zürich und der Gemeinde Wangen-Brüttsellen. Die Fahrt führt vom Flughafen durch die Stadtlandschaften von Glattbrugg, Wallisellen und Dübendorf zum eher ländlichen Wangen-Brüttsellen.

Und ein Fahrzeug sticht dabei hervor mit seiner grünen Farbe sowie der ruhigen und emissionsfreien Fahrt auf seiner 27 Kilometer langen Umlauffahrt – derzeit die längste E-Buslinie der Schweiz. Es ist ein Batteriebus und ein Pilotprojekt sowie die längste E-Busstrecke der Schweiz. Und wie werden die Batterien geladen? Im Gegensatz zum «Swiss Trolley plus» und den Batterie-Quartierbussen der VBZ kommt der Strom aus dem Lademast am Busterminal im Flughafen Zürich. Die VBG schreibt auf ihrer webpage: «Dieses innovative Ladesystem ist das erste dieser Art – für die VBG sowie Siemens in der Schweiz und für Mercedes weltweit.» Weitere Informationen dazu finden Sie hier.

Ein Elefant fährt zum Zoo!

Erstellt am 12.04.2022 durch IGöV Zürich PA

Jubiläumsfest 2022, das grosse Tramfest vom 21./22. Mai 2022. Mit oder in einem Elefanten zum Zoo fahren? Die lebendigen Elefanten bleiben natürlich im Zoo. Eher älteren Zeitgenossen und öV-Kennerinnen dämmert es wohl.

Mit «Elefant» wurde ein VBZ-Tramtyp bezeichnet, der von den 30-er bis in die 70-er-Jahre im Einsatz in Zürich stand (nicht das abgebildete Sächsitram). Natürlich wären diese Gefährte 2022 etwas aus der Zeit gefallen. Im Gegensatz zu den komfortableren Cobras und Flexitys, die uns durch Zürich transportieren.

Aber eigentlich soll das Werbung sein für das Jubiläumsfest 2022, das grosse Tramfest vom 21./22. Mai 2022. Da fahren die «Elefanten» und andere historische Trams vom Hauptbahnhof zum Zürcher Zoo. Die VBZ und Pro Sächsitram feiern zusammen 50 Jahre Aktion Pro Sächsitram – im Rahmen von 175 Jahre Schweizer Bahnen. Die erste Schweizerbahn, die Spanisch Brötlibahn, fuhr 1947 – also ein Jahr vor der Gründung unseres Bundesstaates: die Bahn ist eben immer voraus!

Öffentlicher Verkehr, Tempo30 und Velos

Erstellt am 08.12.2021 durch IGöV Zürich

Das 9. Podium der IGöV Zürich vom 24. November 2021 diskutierte das kontroverse Thema: «Öffentlicher Verkehr, Tempo30 und Velos: Wie halten wir die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öV aufrecht?» Zuverlässig, pünktlich und sicher soll der öffentliche Verkehr unterwegs sein. Unter dieser Prämisse haben wir das Podium in der Einladung angekündigt. Und das wurde im Grundsatz auf dem Podium von niemandem bestritten, auch wenn die Gewichtung teils unterschiedlich ausfiel.

Hauptthema war das flächendeckende Einführen von Tempo30 in Städten, nicht nur in der Stadt Zürich, wo am 29. November der revidierte kommunale Richtplan Verkehr angenommen wurde. Aber auch die Rolle des Velos als weiteres Verkehrsmittel neben dem öV, den Fussgängern und dem Auto wurde thematisiert. Dass man sicher unterwegs sein soll, war nicht umstritten. Ob Velos auch Busspuren benutzen dürfen und wie gross ihre Verkehrs- und Flächeneffizienz ist, wurde jedoch kaum angesprochen.

ÖV2050 Stadt Zürich: tangential ergänzt radial

Erstellt am 06.09.2021 durch IGöV Zürich

«Zukunftsbild ÖV 2050: Zürichs Zukunft rollt an» war die Medienkonferenz der VBZ vom 31.8.2021 überschrieben. Dieses Zukunftsbild soll letztlich zur Netzentwicklungsstrategie 2040 führen, welche dem Stadt- und Regierungsrat vorgelegt wird. Die IGöV Zürich begrüsst diesen Blick in die Zukunft einer wachsenden Stadt, weil damit die langfristigen Infrastrukturbauten und die mittelfristige Rollmaterialbeschaffung geplant werden können. Ziel ist, den öV zu stärken als zuverlässiges, sicheres und schnelles Transportmittel – auch als massgeblicher Beitrag zu einem CO2-armen Verkehr. Eingebettet ist dieses Zukunftsbild in ein integrales öV-System, u.a auch auf die Bahnausbauten STEP2035.

Das Zukunftsbild ÖV 2050 baut auf fünf Elementen auf:

- *ÖV-Ringsystem*
- *Mobilitäshubs*
- *Digitalisierung zur Feinerschliessung*
- *Hauptachsen aufwerten*
- *Restliches ÖV-Netz weiterentwickeln*

Nachfolgend sind die fünf Element ohne konkrete Ortsangaben grob skizziert und teils kommentiert. Auf Zukunftsbild ÖV 2050 sind sämtliche Angaben zum Projekt einsehbar.

ÖV-Ringsystem

Ein Ringsystem heisst nichts anderes, als das radiale Tramsystem mit einem tangentialen Tramnetz zu ergänzen – mit einem innern und äusseren Ring. Das Tram8 über die Hardbrücke ist ein Ansatz – die Fortsetzung via Rosengarten zum Bucheggplatz und weiter wurde bekanntlich an der Urne angelehnt. Aber auch das Tram12, besser bekannt unter dem Namen Glattalbahn ist eine Tangente. Innerhalb der Stadt Zürich erfüllen solche Tangenten die zentrale Funktion der Entlastung der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Das bei beschränktem Stadtraum grössere Strecken des Tramrings unterirdisch geführt werden, ist unvermeidlich. Dabei findet man auch Elemente des Metrotrams, welches ETH-Professor Ulrich Weidmann 2012 vorstellte.

Mobilitäshubs

Solche Hubs sind die S-Bahnstationen wie Oerlikon, Altstetten, Enge oder Stettbach, welche die multimediale Reise erleichtern: sie sollen einen «besseren Umstieg auf S-Bahn, Velo, E-Bike, Scooter, E-Trottinett, Carsharing oder den Fussweg bieten». Wobei bei den nicht allwettertauglichen Fahrzeugen wie Velos, E-Bikes, Scooters und E-Trottinetts durchaus auch Fragezeichen erlaubt sind.

Digitalisierung zur Feinerschliessung

Die Digitalisierung ist ein entscheidender softwareseitiger Punkt, um Reisende vom Vorteil der Multimedialität zu überzeugen: Mobility-as-a-Service (MaaS) als Dienstleistung von A bis Z. Gerade auch on-demand-Angebote für Quartierbusse profitieren von solchen Angeboten. Die Frage hier ist, wer welche Apps bereitstellt für den Service und die Tickets. Da scheint ein gewisser Handlungsbedarf zu bestehen in einem letztlich kleinen und föderalen Land.

Hauptachsen aufwerten

Dazu gehören eine störungsfreie, schnelle Fahrt auf den Hauptachsen, Eigentrassees, allenfalls Streckenverlängerungen (wie Tram 2 nach Schlieren) und leistungsfähige Anbindungen der Entwicklungsgebiete an das tangentielle Tramringsystem und an die S-Bahn hubs.

Restliches ÖV-Netz weiterentwickeln

Ein Netz – und das gilt auch für das ÖV-Netz – ist nur so stark, wie sein schwächstes Glied. Damit Tram und Bus zuverlässig und pünktlich vorwärts kommen, sind ÖV-Bevorzugungsmassnahmen zu erweitern und Kapazitätsengpässe zu beheben. Da der Verkehrsraum weit über die Zürcher Stadtgrenzen hinaus geht, ist es richtig und zentral, dass das ÖV-Netz darüber hinaus gedacht und entwickelt wird. Reisende interessieren nämlich keine politischen Grenzen – sie wollen in einem effizienten und effektiven öV-Netz vorwärts kommen.

Begehung Wallisellen-Dietlikon

Erstellt am 04.09.2021 durch IGöV Zürich

Am 9. Juli 2021 führten der schweizerische Umweltsachleuterverband (SVU/ASEP) und die IGöV-Zürich auf dem Trasse der künftigen SBB-Mehrspur Zürich-Winterthur eine Begehung durch. Unser Vorstandsmitglied Matthias Gfeller hat diese Begehung organisiert und den folgenden Bericht verfasst.

Heute verkehren täglich über 120'000 Personen zwischen Winterthur und Zürich per Zug; womit die kurvenreiche Doppelspurstrecke zwischen Effretikon und Winterthur zu Spitzenverkehrszeiten vollständig ausgelastet ist. Im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035) evaluierten der Bund und die SBB den Bau des damals «Brüttener-Tunnel» benannten Projektes. 2019 haben National- und Ständerat dieses Projekt in den kommenden Ausbauschritt der Bahninfrastruktur (STEP 2035) aufgenommen und gutgeheissen.

Im dicht besiedelten, mittleren Glatttal des Kantons Zürich grenzt es an ein Wunder, eine neue Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke zu trassieren! Eine Gruppe der IGöV Zürich hat - sekundiert durch Fachleute des Schweizerischen Verbandes der Umweltsachleute (SVU) - dieses raum- und verkehrsplanerisch äusserst anspruchsvolle Gelände besucht.

Unter der kundigen Leitung durch Gerhard Steiner, Gesamtprojektleiter der SBB für diesen Streckenausbau und Rolf Keller (SBB) konnten wir uns ein Bild von der Komplexität dieses Vorhabens, welches sich bald nach Beginn der Planungsarbeiten zu einem ausserordentlich komplexen Gesamtverkehrsprojekt entwickelte, machen.

Mit der zusätzlichen Doppelspur (= Mehrspur) soll der Engpass Winterthur – Zürich behoben werden. Auf der Strecke können neu rund 900 Züge pro Tag fahren. Dem Richtplan-Entscheid des Zürcher Kantonsrates entsprechend, wurden sowohl die Flughafen-Linie ab Bassersdorf, als auch die «alte» Stammlinie via Wallisellen an den neuen, rund 8km langen Tunnel angeschlossen. Das bedingt einen Tunnel mit drei Tunnelportalen. Das Prinzip des kreuzungsfreien Fahrens macht zudem eine zusätzliche, fast 600m lange, einspurige Brücke als Überwerfung westlich von Wallisellen notwendig. Ebenfalls kreuzungsfrei soll die Einfahrt nach Dietlikon ausgestaltet werden, eine Planung, welche sich nicht ohne Kopfzerbrechen entwickeln liess: Eine ebenfalls vorgesehene «Überwerfung» mutierte im Rahmen der ersten Planungsphasen – nomen est omen – zu einer «Unterwerfung».

Der Lärmschutzexperte Olof Kühnholz erläuterte, dass es bei einem Zusammentreffen von sehr vielen unterschiedlichsten Lärmquellen an einem Standort nicht statthaft wäre, die entsprechenden Dezibel-Werte einfach zu summieren. Die lokale Politik forderte mit Nachdruck, dass Interessen aller betroffenen Nutzungen, insbesondere auch die Naherholung adäquat zu berücksichtigen sind. Die landschaftliche Situation zwischen Wallisellen und Dietlikon mit dem Hörnligaben als Siedlungstrenngürtel und wichtigem Naherholungsgebiet rechtfertigt, besonders hohes «Augen- (besser: Ohren-) merk» auf die neuen, zusätzlichen Lärmauswirkungen in dieser Gegend zu werfen.

Gleichzeitig nutzt der Kanton nun die Chance zum Ausbau der Velorouten parallel zur Eisenbahntrasse insbesondere im Bereich Oerlikon - Wallisellen. Dieser Streckenabschnitt wird als sogenannte Veloschnellroute mit Raum für gleichzeitiges Kreuzen und gegenseitiges Überholen der Fahrräder ausgestaltet. In Dietlikon kann zudem der letzte Niveauübergang zwischen Zürich und Winterthur aufgehoben und somit auch der automobile Verkehrsfluss sowie die Sicherheit generell verbessert werden, wie Viktoria Herzog vom Amt für Mobilität des Kantons Zürich und die Vertreter der SBB erläuterten.

Fazit: Zwischen Zürich-Nord und Winterthur schicken sich die SBB an, ein neues Meisterwerk von Planung und Ingenieurskunst zu realisieren. Es dürfte wohl auch künftig ein lohnendes Ziel für entsprechende Fachexkursionen sein.

Matthias Gfeller

ZVV-Strategie 2024 – 2027: Krise und Zukunft

Erstellt am 21.07.2021 durch IGöV Zürich

Der öV-Ausbau trotz Pandemie, die Dekarbonisierung und Digitalisierung sowie Tempo30 waren bei der Präsentation der ZVV-Strategie 2024-2027 am 16.7.2021 die Themen. Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Präsidentin des Verkehrsrates und ZVV-Direktor Dominik Brühwiler setzten sich mit engagierten Voten für den hervorragenden öV im Kanton Zürich ein. Die IGöV Zürich nimmt das wohlwollend zur Kenntnis. Der weitere Ausbau, die Dekarbonisierung und Digitalisierung gehören zur Fortführung der langfristigen ZVV-Strategie, die Pandemie und Tempo30 zählen zu nicht geplanten Störungen der öV-Erfolgsgeschichte im Kanton Zürich.

ÖV-Ausbau in Pandemiezeiten

Nein, kein S-Bahn-Ausbau in diesem Zeithorizont, hier ist ein Sprung nach vorne erst 2035 (STEP2035) zu erwarten, wenn der Mehrspurausbau Zürich–Winterthur (u.a. Brüttenertunnel) und das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen gebaut sind.

Aber auf der Schmalspur gibt es mehr Schienen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird die Limmattalbahn auf ihrer ganzen Länge in Betrieb gehen. Die gut 44 Meter langen Zweirichtungs-Fahrzeuge von Stadler Rail sind in Produktion im Stadler-Werk in Valencia (Spanien).

Damit strecken sich die Fühler der Trams und Stadtbahnen nicht nur nach Kloten sondern auch in den Kanton Aargau über die Zürcher Stadtgrenzen aus. In der konkreten Planung ist auch die Verlängerung der Glattalbahn bis an die Grenze zu Bassersdorf. In den Startlöchern bereit ist die Planung des Trams Affoltern. Dieser Kredit soll 2024 in den Zürcher Kantonsrat kommen – eine allerdings nicht ganz nachvollziehbare lange Dauer. Die langfristige Planung, das Weiterdenken im öV zeigen, dass gerade in Krisenzeiten in die Zukunft geschaut werden muss – der ZVV rechnet bereits 2025 mit mehr Reisenden als vor der Pandemie.

Auch wenn uns noch das «Meiden Sie den öV» in den Ohren nachhallt: Die Erfahrung zeigt, dass wir im Massentransportmittel auch virenmässig sicher unterwegs sind. Klar tragen wir vermutlich noch länger eine Maske in Bahn, Tram und Bus – aber das ist wohl das kleinste Übel. Die Impfung wird unser bester Weg sein, diese Pandemie möglichst bald einzudämmen. Man schützt sich und andere damit.

Für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs bedeutete dieses sich Fernhalten vom öV aber auch grosse finanzielle Verluste. Der Transportauftrag musste erfüllt werden, die Kosten blieben, die Einnahmen fehlten. Für 2022/23 rechnet der ZVV mit einem um 177 Millionen höheren Rahmenkredit als geplant.

Dekarbonisierung, Digitalisierung, Tempo30

Bahn und Tram können bei der Dekarbonisierung nicht gemeint sein, weil sie seit Generationen «e-mobil» sind – ausser ihr Strom kommt aus fossilen Kraftwerken im Ausland. Gemäss ZVV werden 87% der Verkehrsleistungen elektrisch erbracht, die restlichen 13% entfallen auf Dieselantriebe, vor allem auf Busse – und wohl auch auf Schiffe. Die Busflotte in den Städten wird konsequent auf Trolley- und Batteriebusse umgestellt. Ausserhalb der urbanen Gebiete werden die Dieselsebusse mehr und mehr durch elektrische Antriebe ersetzt. Aber: Selbst wenn der öV künftig mit einem kleinen CO₂-Ausstoss unterwegs ist, bleibt er das effizienteste Fortbewegungsmittel, wenn «Massen» zu bewegen sind.

Gerade auch die Pandemie gab den digitalen technologischen Entwicklungen zusätzlich Schub. Zumindest im Billetverkauf will der ZVV noch vermehrt auf den stark wachsenden online-Verkauf (check-in, easyRide) setzen, auch wenn er «weiterhin allen Personen den Zugang zum öV-System» ermöglichen will. Wie die IGöV Zürich bereits im Mai unter «öV künftig mehr als Tram- und Buslinien» erwähnte, sollten die digitalen Mittel letztlich die ganze Transportkette abdecken, hin zur «Mobilität as a service» (MaaS).

Ja, Tempo30 innerorts, flächendeckend, auch auf Haupt- und öV-Achsen! Das war auch an der Medienkonferenz ein Schwerpunkt. Sowohl die Regierungsrätin als auch der ZVV-Direktor bangen zu Recht um die Qualität des Zürcher öV. Die IGöV Zürich hat sich bereits im März unter «Dem öV weht ein rauer Wind entgegen» dazu geäussert. Im Gegensatz zum pauschalen «Wahlkampf»-Entscheid der beiden Städte will die Kantonsregierung eine pragmatische Gesamtverkehrsdiskussion führen. Verkehrsmassnahmen müssen in jedem Einzelfall begutachtet werden, damit nicht das öV-System und generell das Verkehrssystem darunter leiden. Das kann nur im Dialog gelöst werden. Das letzte Wort ist hier noch nicht gesprochen.

Bezugnehmend auf die aktuelle ZVV-Strategie hat Stefan Hotz in der NZZ vom 19.7.2021 unter dem Titel «Spartickets im öV sind der falsche Weg» einen lesenswerten Artikel geschrieben (als pdf). Er weist dabei auch auf Fragen der Tarifautonomie auf, die im Rahmen der Alliance SwissPass immer in Frage gestellt wird.

öV künftig mehr als Tram- und Buslinien

Erstellt am 04.05.2021 durch IGöV Zürich

«Öffentlicher Verkehr ist in Zukunft mehr als nur ein Netz von Linien, sondern Angebot von Haustüre zu Haustüre.» So der Moderator, Paul Schneeberger und Geschäftsführer der Städtekonferenz Mobilität (SKM), in seinem Fazit zum Zoom-Webinar der SKM vom Dienstag, 20. April 2021: **«Von Tram und Bus zu vielen Mobilitätsangeboten – Die Zukunft des öffentlichen Ortsverkehrs und die Rolle, welche die Städte dabei spielen».** Ziel der Tagung war, die Mobilität in Städten über den klassischen öV hinaus zu denken. Sie wollte den zwar nicht neuen, aber bis jetzt wenig weiter gedachten Ansatz der Mobilität von Tür zu Tür konkretisieren. Nach einem wissenschaftlichen Inputreferat präsentierten Mobilitätsanbieter Beispiele aus ihrem Tätigkeitsfeld. Die von vielen Pendlern bereits gelebte Inter- und Multimodalität soll hin zur «Mobilität as a service» (MaaS) führen. Von Tür zu Tür heisst, wie komme ich zur nächsten öV-Haltestelle, welche effizienten Transportmittel stehen mir zur Verfügung – ausser ich bewege ich mich zu Fuss von und zu der Haltestelle. Was übrigens im Schlusswort angemahnt wurde ob all der sinnvollen und weniger sinnvollen Fahrgeräte: «... das Zufussgehen als elementare sowie flächeneffizienteste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart nicht auszublenden und konsequent in Transportketten zu integrieren.»

Die Idee, künftig die ganze Reisekette mit einem Ticket zu zahlen, also Tram und Bus, Taxi, carsharing, Velomiete, Velo- und Autoparkplatz u.a.m. mit dem Klick auf eine App zu integrieren, wäre innovativ. Hier sind die heutigen öV-Unternehmen und Besteller gefordert. Ganz einfach darum, weil sich die Wertschöpfung in den digitalen Teil der Mobilitätskette verschiebt und weniger für die Betreiber abfällt. Aber letztlich fahren wir nicht mit «digitalen» Fahrzeugen sondern ganz konkret mit physischen Trams, Bussen, Bahnen, Autos und Velos. Und dieses Rollmaterial und seine Infrastruktur muss nach wie vor finanziert werden. Entweder steigen grössere öV-Unternehmen selbst in dieses Plattform-Geschäft ein oder es muss bei privaten Playern über eine Regulierung sicher gestellt sein, dass das «Digitalgeschäft» das «Analoggeschäft» querfinanziert. «The winner takes it all?», wie der Wissenschaftler Matthias Finger 2018 an einem Anlass von Avenir Mobilité zur Digitalisierung fragte, kann es nicht sein.

Unbestritten blieb letztlich, das Tram, Bus und Metro in Städten auch in Zukunft die effizientesten Verkehrsmittel bleiben, um auf kleinem Raum viele Menschen zu transportieren. Und alle anderen Vehikel nur dazu dienen, die «letzte Meile» zu bedienen. Was die Tagung aber auch zeigte: Bei der Digitalisierung hinkt die Realität den Wünschen und Bedürfnissen noch weit hinter her. Es bleibt daher noch viel zu tun, damit die Digitalisierung den Kunden, Betreibern und Bestellern einen echten Nutzen bringt in der Mobilitätskette.

Auf der SKM-webpage finden Sie Programm, Vorträge und Fazit

Dem öV weht ein rauer Wind entgegen

Erstellt am 18.03.2021 durch IGöV Zürich

Die Auflage der Fahrpläne 2022 und 2023 durch den ZVV zeigt neben der Pandemie-bedingten angespannten Finanzlage etwas Weiteres: Durch die Verkehrspolitik in Städten und Gemeinden – hier vor allem die Stadt Zürich – bläst dem lokalen öV ein rauer Wind entgegen. Aber jetzt von ungewohnter Seite, nämlich ausgerechnet von denjenigen, die den öV bis anhin vehement verteidigten und förderten. Durch Temporeduktionen auf öV-Achsen und die fast ausschliessliche Fokussierung auf den Fahrradverkehr wird das stärkste aller Transportmittel in städtischen Räumen zunehmend geschwächt. Die IGöV Zürich bedauert solche Strategien und wird sich – faktenbasiert – dafür einsetzen, diesen Trend zu bremsen.

Dass die Pandemie tiefe Spuren beim öV hinterlassen wird und sich dadurch in einer ernsthaften Krise befindet, ist bekannt. Der ZVV schreibt den auch in seiner Medienmitteilung vom 8. März 2021: «Die Steuerzahler des Kantons und der Gemeinden müssen in den nächsten Jahren deutlich höhere Defizitbeiträge für ein fast unverändertes Angebot leisten.» Diese nicht direkt beeinflussbare Situation müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen.

Aber der öV darf nicht zusätzlich mit unnötigen Auflagen belastet werden. Dass schleichend am Abbau eines effizienten und effektiven öV gearbeitet wird, dürfen wir nicht hinnehmen. Bereits auf den Fahrplanwechsel 2021/22 betrifft das einige Buslinien und sogar eine Tramlinie; Fahrzeitverlängerungen oder Betriebseinstellungen aufgrund der Kosten sind die Konsequenz. Oder im O-Ton der ZVV-Medienmitteilung: «... die Auswirkungen von Temporeduktionen auf den öffentlichen Verkehr sind beträchtlich: Fahrzeiten und Reiseketten verlängern sich.»

Eigentlich müsste man davon ausgehen, dass in Städten und Gemeinden an einer kohärenten Verkehrspolitik gearbeitet wird, die einen effizienten, sicheren Verkehrsfluss auf Schiene, Strasse und Fusswegen ermöglicht. Es geht dabei nicht darum, das Radeln oder Tempo30-Zonen schlecht zu reden. Beides gehört in eine lebenswerte Stadt. Aber es sollte zur Kenntnis genommen werden, dass der öV das flächeneffizienteste Transportmittel in einer Stadt ist und auch mit einer gewissen Geschwindigkeit unterwegs sein muss. Selbstredend muss auch der öV innovativ bleiben und offen für neue Transportmittel, die uns – übers ganze Jahr – sicher und zuverlässig ans Ziel bringen.

Die IGöV Zürich erwartet vor allem von Politiker/-innen der grössten Schweizer Stadt eine faktenbezogene Gesamtsicht um Verkehrsprobleme zu lösen. Es darf nicht um aufmerksamkeitsheischende Massnahmen gehen, sondern es muss die Wirkung zählen.

Die IGöV Zürich wird ihren Beitrag leisten, die Leistung des Massentransportmittels öV in der Stadt zu erhalten und wieder zu stärken.

Bahninfrastrukturen – eine Buchrezension

Erstellt am 08.03.2021 durch IGöV Zürich

Was befördert Fahrgäste mit hohem Komfort, hoher Zuverlässigkeit und höchster Sicherheit sowie Güter effizient bei einem minimalem Platzbedarf? Sie ist zudem seit über hundert Jahren elektromobil unterwegs, strukturiert den Siedlungsraum und ist für alle Menschen zugänglich. Es ist die Eisenbahn – und deren Rückgrat ist die Bahninfrastruktur mit ihren Gleisen, Brücken, Tunnels und Bahnhöfen. Sie rollt seit 200 Jahren auf ihren Stahlgleisen und «bietet sich als Mobilitätsträgerin der Zukunft geradezu an». Dieser Infrastruktur widmet sich das Buch «Bahninfrastrukturen» von ETH-Professor Ulrich Weidmann *)

Ein Buch zur richtigen Zeit. In Zeiten wie dieser Pandemie kommen ja auch Zweifel auf, ob wir auf dem «richtigen Gleis» sind in der Mobilität. Aber Bahninfrastrukturen haben einen anderen Zeitplan, andere Zeiträume – hier wird nicht in Jahren sondern Jahrzehnten gerechnet. Weidmann baut die Struktur logisch auf, vom Planen, übers Entwerfen, Realisieren (Bauen) bis zum Erhalten. Gerade der letzte ist ein zentraler Punkt: Neue Bauwerke einweihen ist das eine – kein Politiker lässt sich das entgehen – den Strukturerehalt zu erklären etwas anders. Nach der Wende 1989 zeigte sich exemplarisch, wie verschieden Ost- und Westdeutschland mit (Verkehrs)Infrastrukturen umgegangen ist. Aber auch in Italien, Frankreich oder den USA liegt der Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur teilweise im Argen. Und bei dieser Modernisierung geht es nicht um «Milliönchen» sondern um hunderte und tausende Milliarden Franken die allein in Europa für den Erhalt/Ersatz nötig sind – und damit auch um ein grosses volkswirtschaftliches Kapital.

Das über 600-seitige Werk, welches überarbeitete und aktualisierte Vorlesungsunterlagen, Vorträge und Publikationen zusammenfasst, wendet sich primär an Ingenieure, Wissenschaftlerinnen und Student/-innen. Es soll den Einstieg in die vertiefende Fachliteratur erleichtern. Es gibt jedoch für interessierte Laien – zumindest in den einleitenden Kapiteln – bedenkenswerte Gedanken und Ausführungen zum Transportmittel Bahn. Eine Grafik zur Entwicklung der europäischen Schienennetze im Normal- und Schmalspurbereich über die 200-Jahre Bahngeschichte veranschaulicht den Wandel im Verkehrswesen.

Im 19. Jahrhundert wurden vor allem Infrastrukturen für die Normalspur aufgebaut, in der zweiten Hälfte auch die Strassenbahnen in den grossen Städten. Interessanterweise erlebten die U-Bahnen erst um 1950 einen grossen Bauboom. Mit dem Ausbau der Strasseninfrastruktur in diesen Jahren wurden auf Regional- und Nebenstrecken zunehmend Bahn- und Überlandstrassenbahnen durch Busse ersetzt. Im letzten Quartal des 20. Jahrhundert kamen dagegen Trams ausserhalb der Kernstädte auf – sogenannte Stadtbahnen. Und Schienen sind «beständige ortsfeste Einrichtungen»; sie sind weit mehr als die Fahrbahn für einen Zug oder ein Tram. Sie bieten eine langfristige Investitionssicherheit und gestalten damit den Siedlungsraum mit.

Interessant sind auch drei Stärken des Transportsystems Stahlrad-Stahlschiene, die Weidmann in der Einführung aufführt und hier gekürzt aufgelistet sind:

Erstens ist die Bahn «das schnellste netzbildungsfähige Landtransportmittel» und mit Hochgeschwindigkeitszügen «auf Distanzen bis etwa 700 km konkurrenzlos». Zweitens bieten «Bahnsysteme die höchste Beförderungskapazität pro Verkehrsfläche», was vor allem auch in städtischen Räumen ein grosser Vorteil ist. Und drittens «ist die Bahn extrem effizient bei grösseren Gütermengen über lange Strecken».

Auch wenn die Bahn heute von digitalen Systemen gesteuert wird, sollten wir nicht vergessen, dass die ICEs, IR, S-Bahnen und Trams letztlich analog/physisch wie die ersten Bahnen vor 200 Jahren unterwegs sind. Und dass die Rollmaterialbeschaffung ähnlich wie das Bereitstellen der Infrastruktur eine eher langfristige Angelegenheit ist.

«Kurz: Die Eisenbahn bietet sich als Mobilitätsträgerin der Zukunft geradezu an. Im 19. Jahrhundert entstanden, vor fünfzig Jahren totgesagt, hat sie im 21. Jahrhundert eine klare Mission, denn eine nachhaltige Welt ist ohne die nachhaltige Bahn undenkbar – leistungsfähig, sicher, zuverlässig, umweltfreundlich.» postuliert Weidmann im Vorwort zu Recht.

**) Ulrich Weidmann ist ein ehemaliger «SBB-Bähnler», promovierter Bauingenieur, Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) und seit 2016 ETH-Vizepräsident.*

Das Buch ist im vdf Hochschulverlag und im Buchhandel erhältlich oder als e-book, zur Ausleihe über die Bibliotheken.

Wer ausserdem weniger technisch dafür musisch etwas zur Bahn erfahren möchte, dem sei der Kunstband «Die Eisenbahn in der Kunst» von Hugbert Flitner empfohlen. Erschienen im Verlag Ellert&Richter, Hamburg 2020.

«Mister Zürcher S-Bahn» gibt den Stab weiter

Erstellt am 23.12.2020 durch IGöV Zürich

Oder wie die NZZ vom 23.12.2020 titelt: «Der «Mister öV» des Kantons Zürich tritt ab». Bevor die erste Zürcher S-Bahn überhaupt fuhr, stiess Franz Kagerbauer zum neu gegründeten Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). 22 Jahre davon führte er diesen als Direktor. Als jemand, der seit Beginn

am Aufbau der erfolgreichen Zürcher S-Bahn und des ZVV dabei war, ist er quasi der «Mister Zürcher S-Bahn». Er und sein motiviertes Team waren massgeblich an diesem Erfolg beteiligt. Dafür gebührt Franz Kagerbauer auch Dank von der IGöV Zürich. Beim Rückblick auf dieses wegweisende Projekt darf sicher auch etwas Stolz mitschwingen, aktiv dabei gewesen zu sein.

In seine Zeit fielen einige grosse und sehr grosse öV-Infrastrukturprojekte:

- *Die vier Teilergänzungen der S-Bahn als «Backbone» des öV zählen dazu*
- *Die Durchmesserlinie und der Durchmesserbahnhof, bei welcher eine knifflige Vorfinanzierung des Kantons Zürich zu bewältigen war*
- *Dann auch der notwendige Tramausbau in- und ausserhalb der Stadt Zürich, wie Tram ZüriWest, Tram Hardbrücke oder die Glatttal- und Limmattalbahn*

Die fundierte und pragmatische Planung des ZVV hat sicher auch zu einer hohen öV-Akzeptanz der Zürcher Bevölkerung beigetragen. Auch wenn die IGöV Zürich beim einen oder anderen Projekt etwas mehr Gas gegeben hätte oder sich auch fragte, ob der Druck auf die acht MVU (Marktverantwortliche Unternehmen) zeitweise nicht zu hoch war. Aber die Strategie zeigte sich in Glanzresultaten der ZVV-Geschäfte im Kantonsrat, was ihm «Hühnerhaut-Momente» bescherte, wie Franz Kagerbauer im Tages Anzeiger vom 8.12.2020 erwähnte. Vorsichtig und pragmatisch, wie er war, mag das verständlich sein, waren aber auch Ansporn, die seriöse Planung weiterzuführen.

Auf den 1. Januar 2021 gibt er den Stab weiter an den stellvertretenden Direktor und Leiter Verkehrsplanung, Dominik Brühwiler, welcher bis jetzt den ZVV in der IGöV Zürich vertritt. Ihm wünscht die IGöV Zürich einen guten Start in dieser nicht einfachen Zeit. Nun geht es ums Konsolidieren des Erreichten und einen sinnvollen Weiterbau – trotz oder gerade wegen der Covid19-Pandemie. Die STEP2035-Ausbauten, S-Bahn 2G mit einem innern und äusseren S-Bahngürtel weitere Tramausbauten in der Metropole Zürich stehen an.

Die IGöV Zürich wünscht Franz Kagerbauer nach seinem aktiven ZVV-Arbeitsleben alles Gute sowie schöne und interessante Erlebnisse.

Glattalbahn-Verlängerung geht voran

Erstellt am 23.12.2020 durch IGöV Zürich

26.7 Millionen Franken hat der Zürcher Regierungsrat Mitte Dezember 2020 für das Bauprojektierungs- und Plangenehmigungsverfahren Glattalbahn-Verlängerung in Kloten bewilligt. Vor zwei Jahren berichtete die IGöV Zürich über den Weiterbau an der Glattalbahn: «Die Glattalbahn zieht es weiter». Im nun abgeschlossenen Vorprojekt wurde eine Lösungsvariante für das Gesamtprojekt mit den drei Teilprojekten Linienführung Glattalbahn, Velohauptverbindung und Hochwasserschutz erarbeitet. Nun kann es ans konkrete Bauprojekt gehen.

Die VBG rechnen damit, dass die Plangenehmigung Mitte 2024 vorliegt. Ein zentraler Punkt in der Planungsphase und später in der eigentlichen Bauphase wird sein, die Anliegen der Grundeigentümer, der Bevölkerung und der Stadt Kloten ernst zu nehmen – analog zu den bisherigen Glattalbahnbauteilen. Da passt der diesjährige Ehrenpreis der Gemeinde Wallisellen an Andreas Flury, Gesamtprojektleiter der drei ersten Glattalbahnetappen und ehemaliger VBG-Direktor, genau hinein. «Was mich immer beeindruckt hat, ist, dass du immer zugehört und die Anliegen von Betroffenen aufgenommen sowie in deinen Projekten bei Entscheidungen auch immer auf Nachhaltigkeit gesetzt hast», wird Gemeindepräsident Peter Spörri im Anzeiger von Wallisellen anlässlich der Preisübergabe am 23. November 2020 zitiert.

Dieser verlängerte Ast der Glattalbahn und die Velohauptverbindung vom Flughafen Zürich bis an die Stadtgrenze von Bassersdorf leisten einen weiteren Beitrag zu einer nachhaltigeren und klimaschonender Mobilität. Die IGöV Zürich wünscht den Verantwortlichen viel Erfolg bei der Realisierung!

Auftraggeber sind die Zürcher Volkswirtschafts- und Baudirektion. Verantwortlich für die koordinierte Gesamtplanung und Projektierung ist die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, wie bereits bei den bisherigen Bauten für die Glattbahn.

Weitere Informationen zum Glattalbahnprojekt sind auf der webpage der VBG zu finden.

Pikmi – pick me up!

Erstellt am 11.11.2020 durch IGöV Zürich

Die VBZ startet am 10. November 2020 ein «on-demand»-Pilotprojekt im öV der Stadt Zürich. Kleinbusse verkehren zwischen 20 und 24 Uhr in den Quartieren Albisrieden und Altstetten und schliessen die öV-Knoten Triemli und Hardplatz mit ein. Dieses neuartige, digitalisierte Rufbusystem wird primär über die Pikmi-App gebucht und ist komplett in den ZVV integriert; es braucht also kein zusätzliches Billet gekauft zu werden.

Die IGöV Zürich begrüsst dieses Projekt, dass in den nachfrageschwachen Zeiten in peripheren Stadtteilen ein dynamisches Transportmittel testet, das die digitalen Möglichkeiten nutzt. Zusammen mit anderen Massnahmen stärkt das die Attraktivität eines zuverlässigen, schnellen und bequemen öV, ist VBZ-Direktor Guido Schoch überzeugt. Stadtrat Michael Baumer betont zudem, dass dieses Pilotprojekt Bestandteil ist der «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität» innerhalb der Stadtzürcher Strategie-Schwerpunkte.

Der zweiteilige Begriff «on demand ride pooling» definiert den Zweck: Mit Pikmi findet eine nachfrageorientierte, gemeinsam genutzte öV-Fahrt statt, sagt der Pikmi-Projektleiter bei den VBZ, Silvan Weber. Es ist also kein Taxiersatz. Fahrten finden nur innerhalb des Betriebsgebietes statt und führen allenfalls zu den erwähnten öV-Knoten. Route und Fahrplan bestimmen letztlich die Kunden – es gibt also weder fixe Routen noch einen fixen Fahrplan. Nebst den bestehenden VBZ-Haltestellen im Betriebsgebiet werden rund 150 zusätzliche Haltepunkte definiert. Es wird mit Wartezeiten von 7-10 Minuten gerechnet. Diese «on demand»-Kleinbusse stellen eine innovative Alternative zu den Quartierbussen dar, um die «letzte Meile» zu erschliessen. Durch die Zusammenarbeit mit der carsharing-Firma Mobility können die Fahrzeuge optimal ausgelastet werden, sagt Mobility-Geschäftsführer Roland Lötcher: Tagsüber stehen den Mitgliedern mehr Nutzfahrzeuge zur Verfügung und in der weniger nachgefragten Nachtzeit verkehren diese als VBZ-Busse. Gefahren werden die öV-Busse durch VBZ-Personal.

Der Versuchsbetrieb wird auch zeigen, ob tatsächlich vermehrt Autofahrer umsteigen oder ob man damit (nur) Fussgänger und Velofahrer von der Strasse holt. Die Erfahrungen dieses 18-monatigen Projektes werden von den VBZ zusammen mit dem ETH-Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ausgewertet.

Medienmitteilung der VBZ vom 10.11.2020: Pikmi - Der «digitale Rufbus» für Altstetten und Albisrieden

Flexity-Tram Nr. 4001 im Kursbetrieb

Erstellt am 21.10.2020 durch IGöV Zürich

Endlich, kann man sagen ... fährt das erste Flexity – Nr. 4001 – im Kursbetrieb mit, vorerst auf der Linie11, später auf der Linie4. Mitte Oktober 2020 haben die VBZ vom Bundesamt für Verkehr

(BAV) die Zulassung für das Bombardiertram erhalten. Vor 11 Monaten berichtete die IGöV Zürich über die Anlieferung des ersten Flexity in Zürich: «Willkommen Flexity Zürich!». Trotz schwieriger Arbeitsbedingungen wegen der Pandemie hoffen die VBZ und Bombardier acht der geplanten zehn Fahrzeuge bis Ende 2020 anliefern zu können. Damit würde sich die Situation wegen zu wenigen Fahrzeugen bis im Sommer 2021 entspannen und der Normalfahrplan könnte wieder Einzug halten.

Bereits 2021 sollen 17 weitere Trams dazukommen und bis 2024 sollte die Ablieferung der im Grundauftrag bestellten 70 Flexity abgeschlossen sein. Die IGöV Zürich wünscht viel Erfolg bei der weiteren Auslieferung bis zu Flexity Nr.4070 – und hoffentlich auch bei der Option für Nr.4071–4140!

Zehn Jahre für eine Trambeschaffung sind sehr lang: Verzögerte Kostengutsprache, weitere Gutachten, Rekurse und letztlich noch Corona sorgten für diese lange Zeit. «Es hat auch niemand damit gerechnet, dass sich die Trambeschaffung so enorm in die Länge zieht. Wir haben 2010 mit einem sehr grosszügigen Terminkalender angefangen und mit sechs Jahren für die Beschaffung gerechnet.» – VBZ-Direktor Guido Schoch in der NZZ vom 15.10.2020 (oder als pdf).

Aber jetzt ist das 43 Meter lange Zürcher Flexity da – rund 7 Meter länger als das Cobra-Tram. Es bietet 188 Stehplätze an und damit rund 45% mehr als das Cobra; die Sitzplätze bleiben mit 91 ungefähr gleich. Schlichte Eleganz prägt das Design, welches von der Designagentur milani zusammen mit den VBZ und Bombardier erarbeitet wurde. Siehe dazu den Text im Tages Anzeiger: «Das ist unsere Frau fürs Tram» vom 16.10.2020 (oder als pdf).

Weitere technische Details finden Sie unter vbzonline.

Und wer mit dem Flexity Nr. 4001 fahren wollte, konnte seinen Standort via GPS-Tracker verfolgen.

Von Zürich schneller in Milano und München – mit Wermutstropfen

Erstellt am 04.09.2020 durch IGöV Zürich

Am 26. August 2020 stellte die SBB zeitgleich an verschiedenen Orten den Fahrplan 2021 vor. An der Medienorientierung in St. Gallen stellte die Regionenleiterin für die «SBB Region Ost», Daria Martinoni, die Änderungen u.a für Zürich vor. Bereits im November 2019, anlässlich der Präsentation der drei für Zürich neuen HGV-Züge ICE4 – Giruno – TGV-Lyria im Hauptbahnhof Zürich, konnte man sehen, wohin schnellere Reisen nach Süd- und Osteuropa gehen werden.

Nachdem am 1. September 2020 die Erstellerin AlpTransit Gotthard AG, den Ceneri Basistunnel (CBT) an die Betreiberin SBB für den Probetrieb übergeben hat und Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga am 4. September den CBT eingeweiht hat, rückt der fahrplanmässige Betrieb Richtung Süden ab Dezember diese Jahres rasch näher. Damit wird sich der «Giruno» auf der ganzen Flachbahn durch den Gotthard bewähren können. Zürich erhält täglich zehn Direktverbindungen nach Milano, welches nun in 3 Stunden 17 Minuten erreicht wird.

Richtung Ost verringert sich die Reisezeit in Bayerns Hauptstadt München vorerst auf 4 Stunden und Ende 2021 auf 3.5 Stunden. Dies durch den Bahnausbau in Deutschland sowie dem Einsatz des Neigezuges ETR610 («Astoro»). Täglich werden sechs Direktverbindungen angeboten.

Auch wenn im In- und vor allem im Ausland noch Hausaufgaben anstehen, rückt die Metropole Zürich näher an die europäischen Metropolen. Im Süden ist sicher die «Weiterführung» der NEAT von Lugano bis nach Como wichtig. Im Norden müssen die HGV-tauglichen Verbindungen Zürich–Basel und Zürich–Stuttgart wieder aus der Schublade geholt werden (war 2003 eine Forderung des Zürcher Regierungsrates!). Und vor allem ist die Verschleppung des Ausbaus zwischen Basel und Karlsruhe ein unhaltbarer Zustand. Auch können die 3 Minuten Zeitgewinn von Zürich nach St.Gallen nicht wirklich begeistern: Für die rund 83 km braucht man immer noch 59 Minuten, was einer horrenden

Geschwindigkeit von ca. 84 km/h entspricht. Zürich-Basel mit 119 km/h kommt etwas besser weg, ist aber auch weit weg vom Durchschnitt von 172 km/h zwischen Basel und Paris.

Ein Wermutstropfen, der nicht mit der NEAT zusammenhängt sondern mit dem Mangel an Lokomotivführern, sind die temporären Angebotseinschränkungen auf dem Zürcher S-Bahnnetz. Vom 7. September bis zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 fallen ausgerechnet in den Hauptverkehrszeiten Zugausfälle gewisse S-Bahn-Kurse und ganze S-Bahn-Linien aus. Der ZVV hat sich den auch in einer Medienmitteilung klar zu diesem Missstand geäußert: «Dass die SBB nicht imstande ist, die bestellten S-Bahn-Leistungen zu liefern, ist äusserst bedauerlich und ein trauriges Novum in der Geschichte der Zürcher S-Bahn.» Auch wenn der ZVV ein gewisses Verständnis aufbringt für die momentan schwierige Situation der SBB, erwartet er «... dass die SBB das Ausmass der Angebotsreduktion räumlich wie auch zeitlich auf ein Minimum beschränkt ...». Ergänzend dazu hält die IGöV Zürich fest, dass die SBB Angebotsbeschränkungen vor allem dort vornehmen soll, wo das Passagieraufkommen am kleinsten ist, unabhängig von regionalen «Befindlichkeiten».

«Raumschonenden Verkehr bevorzugen» – ein Gastbeitrag

Erstellt am 20.08.2020 durch IGöV Zürich

Raum und Verkehr sind eng miteinander verknüpft. Bereits an unserem Podium vom 5. November 2019 «Knapper Strassenraum in Städten: Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?» thematisierte die IGöV Zürich dies bezogen auf Stadträume. Unser ehemaliges Vorstandsmitglied Willy Germann macht sich in einem web-Beitrag der Fachzeitschrift Hochparterre Gedanken zu einem Umdenken im Umgang mit Raum und Verkehr. Unter dem Titel «Verkehr vermeiden, Raum schonen» (oder als pdf) postuliert er: Verkehr ist zuerst ein Raumproblem.

Raum und Verkehr sind eng miteinander verknüpft. Bereits an unserem Podium vom 5. November 2019 «Knapper Strassenraum in Städten: Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?» thematisierte die IGöV Zürich dies bezogen auf Stadträume. Unser ehemaliges Vorstandsmitglied Willy Germann macht sich in einem web-Beitrag der Fachzeitschrift Hochparterre Gedanken zu einem Umdenken im Umgang mit Raum und Verkehr. Unter dem Titel «Verkehr vermeiden, Raum schonen» (oder als pdf) postuliert er: Verkehr ist zuerst ein Raumproblem.

Verkehr vermeiden ist schlicht nötig, da die Kapazität des öV und des MIV am Anschlag sind. Daraus folgt, dass der verbleibende, notwendige Verkehr (u.a. Gewerbeverkehr) raumschonend sein soll.

Auch wenn ich seine Meinung im Detail nicht überall teile, z.B. beim Rosengartentram-Projekt oder die Rolle des Veloverkehrs (dazu die Hochparterre-Kolumne «Für den Stadtverkehr ist das Velo irrelevant»), sind die meisten Forderungen bedenkenswert, vor allem auch, was die mangelhafte politische Umsetzung anbelangt.

Peter Anderegg, Präsident IGöV Zürich

VBZ-Buslinie 83 ist eine Batterie-Trolleybuslinie

Erstellt am 14.08.2020 durch IGöV Zürich

Die acht Busse auf der nachfragestarken VBZ-Buslinie 83 fahren nun alle elektrisch, sind leiser unterwegs und emittieren keine lokalen Schadstoffe mehr. Es sind jedoch weder klassische Trolleybusse noch reine Batteriebusse sondern Batterie-Trolleybusse. Diese beruhen auf der Technologie des Forschungsbusses «Swiss Trolley plus» (siehe Beitrag der IGöV Zürich 2017 «Swiss Trolley plus» nimmt Fahrt auf!) und kombiniert die Vorteile beider Systeme.

Die Strecke der Buslinie 83 vom Milchbuck zum Bahnhof Altstetten bietet optimale Bedingungen dieses hybride Elektrofahrzeug einzusetzen. Zwischen Milchbuck via Rosengarten – leider ohne Tram! – und Hardplatz nutzt der 83-er die bestehende Oberleitung und bis nach Altstetten und zurück die Energie der Batterien. Die Reichweite dieser Batterien wird mit rund 10 km angegeben. Das genügt vollauf, da die leistungsfähigen Traktionsbatterien danach wieder über die Oberleitung aufgeladen werden (in motion charging IMC). Durch diese hocheffiziente (vorhandene) Ladeinfrastruktur entfällt einerseits eine neue, aufwändige Ladestation an den Endhaltestellen – und der Zeitverlust zum Laden und andererseits sinkt im Bus das Batteriegewicht durch das dynamische Laden während der Fahrt.

Diese Batterie-Trolleybuslinie ist ein Novum in der Deutschschweiz und eine echte Innovation in der über 80-jährigen Geschichte des Zürcher Trolleybusses. Bereits in der Planung sind die Buslinien 69 und 80 zur ETH Hönggerberg. Das Ziel ist, bis 2030 sämtliche der noch 150 Dieselsebusse weitgehend durch Trolleybusse, Batteriebusse (Quartier) und Batterie-Trolleybusse zu ersetzen. Das wären dann weit mehr als die mit der Umstellung des 83-er auf Strombetrieb eingesparten 200'000 Liter Diesel und 540 Tonnen CO₂.

Eine Europa-Bahnreise mit einem Ticket!

Erstellt am 15.06.2020 durch IGöV Zürich

Auch wenn die IGöV Zürich nicht immer gleicher Meinung ist wie der VCS: Die Petition «1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa» ist sinnvoll und die Einführung eines e-tickets überfällig! Europas Bahnreisende kennen das Billetchaos bestens; etwas Linderung bietet allenfalls Interrail. Das ticketing bleibt aber ein Hohn in der heutigen Zeit mit ihren digitalen Möglichkeiten.

Der nach wie vor national geprägte Eisenbahnverkehr behindert eine tariflich grenzenlose «Europabahn»; Stromsysteme und Rollmaterial sind da bereits weiter fortgeschritten. Auch wenn aktuell das Reisen wegen der Pandemie ausserhalb der eigenen Landesgrenzen erst wieder am Hochfahren ist: Jetzt bietet sich erst recht die Chance, ein europaweites e-ticketing einzufordern. Nebst europaweiten elektronischen Fahrplänen und dem weiteren Ausbau des HGV-Bahnnetzes sind solche Innovationen dringlich, um mindestens kontinental das Reisen von der Luft auf den ‚Schienenboden‘ zu holen. Und das ist auch wichtig, um den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich besser an Europa anzubinden.

Unterschreiben Sie daher diese Petition und leiten Sie den Link weiter an ihre Freunde und Bekannte.

In Tram und Bus: Maske auf – zumindest vorläufig!

Erstellt am 14.05.2020 durch IGöV Zürich

Das schleckt keine Geiss weg: Es ist hart, sich eine Maske aufzusetzen. Was Fasnächtler freiwillig tun, sollen wir Normalbürgerinnen und –bürger nun selbstverantwortlich und solidarisch auch im öV tun? Was in einer S-Bahn besser möglich ist – nämlich Abstand halten zueinander (zumindest jetzt noch außerhalb der Hauptverkehrszeiten) – ist bei den kleineren «Transportgefässen» Tram und Bus kaum möglich. Und daher bittet die VBZ die Fahrgäste, in Trams und Bussen eine Schutzmaske zu tragen; in ähnlicher Form bitten dies auch andere Verkehrsunternehmen. Selbst acht Cobra-Trams gehen «mit gutem Beispiel voran» und tragen symbolisch Schutzmasken. Bis wir mehr wissen über den Verlauf dieser Pandemie, sollten wir uns an diese zusätzliche Schutzmassnahme halten.

Diese Massnahmen sind aber auch essentiell für das «Überleben» des Massentransportmittels öV, dem bis anhin starken Rückgrat des Transports von Menschen in Städten und dicht besiedelten Räumen. Keine andere Fortbewegungsart, ausser zu Fuss gehen, reicht an dieses Rückgrat heran. Weder der MIV noch

das Velo, welche momentan als Alternative gepriesen werden, sind ein konsistenter Ersatz zum öV und Fussgänger. Der MIV nicht, weil bekanntlich schlicht der Platz fehlt in unseren Städten, das Velo nicht, weil es eine tiefe Verkehrsleistung aufweist. Was aber offensichtlich in dieser Krise gelingt, die Verkehrsspitzen zu brechen, sollten wir in «gesündere» Zeiten retten.

«Der öffentliche Verkehr wird trotz Pandemie-Erfahrung wegen seiner Effizienz wichtiger werden, in Städten und Agglomerationen, im Fernverkehr zwischen den Ballungsräumen und auch als Alternative zu Kurzstreckenflügen in Europa.», schreibt Helmut Stalder im lesen- und bedenkenswerten Leitartikel «Massenmobilität im Seuchenmodus» in der NZZ vom 13. Mai 2020. Dem ist zuzustimmen! Das heisst aber auch, dass wir uns nun Zeit nehmen sollten zu überlegen, welchen Verkehr wir künftig volkswirtschaftlich wirklich brauchen für unseren Arbeitsweg, den Einkauf und unsere Freizeit. Oder wie es Helmut Stalder formuliert: «Der Schock kann ein Auslöser sein, unsere Hypermobilität in Arbeit und Freizeit zu überdenken ...».

Eng mit dem Massentransportmittel verbunden ist die städtische Dichte: Beide stehen mit der Corona-Pandemie unter Druck. Der Beitrag «Bodigt Corona den öV und die dichte Stadt?» widmet sich diesem Thema und verweist auf verschiedene interessante Fachbeiträge. Immerhin wohnen 75% der Schweizer Bevölkerung in Städten und städtischen Agglomerationsgemeinden.

Der öV wird seine bekannte Stärke wieder unter Beweis stellen, sobald wieder weniger «ver-virte» Zeiten kommen. Das Vertrauen in die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit des öV hängt aber aktuell auch vom selbstverantwortlichen und solidarischen Verhalten von uns Nutzerinnen und Nutzern ab. Ohne unser eigenständiges Denken zum situativen Handeln zu vergessen.

«Corona und die Verkehrswende: Chancen, Risiken und Handlungsbedarfe» – ein Gastbeitrag

Erstellt am 13.04.2020 durch IGöV Zürich

"Was bringt 2020 für die Mobilitäts- und Verkehrswende?" schrieb der Verkehrsplaner Burckhard Horn Ende Januar 2020 in einem Blog – quasi noch «coronalos». Nur zwei Monate später – mitten in einer Pandemie, die uns alle herausfordert – macht er sich Gedanken unter dem Titel «Corona und die Verkehrswende: Chancen, Risiken und Handlungsbedarfe». In einem news-letter schreibt er: «... Für unser Mobilitäts- und Verkehrssystem und das eigene Verhalten hat diese Entwicklung zunächst ganz unmittelbare Auswirkungen, ausgelöst durch die notwendigen Einschränkungen unserer Bewegungsfreiheit und die Angst vor Ansteckung. Sie hat aber auch eine umfassende Diskussion über die langfristigen Chancen und Risiken in Gang gesetzt, was dies für die Gestaltung von Mobilität und Verkehr insbesondere in unseren Städten bedeutet.»

Diese Diskussion sei eine unverhoffte Chance, schreibt er weiter – «aber nur, wenn sie mehr ist, als das Propagieren vermeintlich einfacher Lösungen. Die leeren Straßen veranschaulichen mit aller Deutlichkeit, wieviel Platz in unseren Städten wir derzeit noch den Autos opfern – aber heisst das wirklich, dass das Auto auch langfristig an Attraktivität verlieren wird? Welche Gefahren bestehen für den ÖPNV?»

Die Gefahr besteht durchaus für den öV aber auch für die bauliche Dichte in Städten, jetzt, wo wir uns von allen anderen Menschen fernhalten sollen. Grundsätzlich wird beides von Fachleuten nicht in Frage gestellt, aber Fragen werden gestellt, die sowohl öV als auch den Städtebau betreffen. Nicht ganz neu ist die Forderung nach einer polyzentrischen Siedlungsentwicklung wie zum Beispiel die Dezentralisierung relevanter Dienstleistungen im Gesundheitsbereich und in der Grundversorgung. Oder ganz generell die Politik der kurzen Wege, welche nebst dem öV auch das zu «Fuss gehen» wieder in den Vordergrund rückt.

Auswertungen von Mobilitätstrackings u.a. in Deutschland zeigen in der gegenwärtigen Situation, dass vor allem diese Art der Fortbewegung stark zugenommen hat. In die Pedale getreten wird offenbar bei diesem schönen Frühlingswetters auch vermehrt – vor allem in der Freizeit. Ja natürlich auch das eigene Auto ist beliebt, wo man sich im Gegensatz zu Bahn und Bus «isolieren» kann.

Der Gastbeitrag von Burkhard Horn weist auf die grossen Herausforderungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich nach der eigentlichen Pandemiekrise hin.

Burkhard Horn lebt in Berlin und war bis 2017 Leiter der Abteilung “Verkehr” der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und ist jetzt freiberuflicher Berater an der Schnittstelle Verkehrspolitik/Verkehrsplanung. Er ist zudem Mitglied im Expertenrat der Stadt Zürich zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2025.

Das Corona-Virus und der öV

Erstellt am 30.03.2020 durch IGöV Zürich

«Der Bund bestimmt über den Zürcher öV» schreibt die NZZ am 18. März 2020 als Reaktion auf die Ankündigung von SBB und Postauto, dass der internationale, nationale und regionale Bahn- und Busverkehr wegen des Coronavirus ab dem 19. März schweizweit stark eingeschränkt würden. Seit die Bevölkerung aufgerufen wurde, den öV nach Möglichkeit zu meiden und vor allem seit der Bund am 16. März die «ausserordentliche Lage» für die Schweiz erklärt hat, sanken die Fahrgastzahlen rapide. Das betrifft auch den öV im ZVV-Gebiet, wo allerdings ein gewisser Spielraum für die Umsetzung besteht. Die IGöV Zürich unterstützt diese Massnahmen, wie sie die marktverantwortlichen Unternehmen (MVU) und der ZVV im grossen Wohn- und Arbeitsraum des Kantons verantwortungsbewusst umsetzen.

Gemäss der «Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle» (VKOVE) – eine bis jetzt «ein Mauerblümchendasein» fristende Verordnung – sind die SBB und Postauto AG vom Bund beauftragt, die entsprechenden Massnahmen im öffentlichen Verkehr zu treffen und koordinieren. Die SBB üben diese Hoheit über die Bahnen aus, Postauto AG für Tram und Bus. Damit werden u.a. die SBB quasi «Systemführerin» für den ganzen Bahnverkehr. (Nebenbei: Das erinnert an das Buch Matthias Finger, welches die IGöV Zürich vor rund acht Monaten unter dem Titel «SBB – was nun?» – ein brisantes Buch vorstellte.) Oberstes Ziel der nun stufenweise vorgenommenen Massnahmen beim öV ist und bleibt die Gesundheit von Fahrgästen und Personal.

An dieser Stelle möchte ich im Namen der IGöV Zürich speziell dem Fahrpersonal danken, welches in dieser sehr schwierigen Situation mithilft, dass nicht alles still steht!

So paradox es klingt, wenn ein öV-Verein empfiehlt: «Vermeiden Sie unnötige Fahrten mit dem öV», so ernsthaft ist es gemeint. Genau das empfehlen auch alle Verkehrsunternehmen. Und für diejenigen, die trotzdem auf den öV angewiesen sind, gilt: Distanz halten und Hygiene beachten. Für die IGöV Zürich steht das nicht im Widerspruch mit den Fahrplaneinschränkungen. Wer in Busse, Trams und S-Bahnen schaut, sieht oft gähnende Leere in den Fahrzeugen. Mit den verschiedenen Massnahmen wird u.a. auch die Ansteckungsgefahr des Personals verringert, welches uns ja sicher und gesund ans Ziel bringen möchte. Und die Verkehrsunternehmen haben mehr Ressourcen frei für die intensivere Reinigung. Auch wenn die Informationen der einzelnen MVU nicht alle deckungsgleich sind – mal ausführlicher, mal weniger – bleibt die Hauptaussage:

Benützen Sie den öV nur wenn nötig!

Halten Sie Abstand zu anderen Passagieren und dem Personal!

Befolgen Sie die Hygienemassnahmen!

Freundliche Grüsse ... und kommen Sie – mit oder ohne öV – gesund in den Sommer!

Peter Anderegg

Präsident IGöV Zürich

Weitere Informationen:

ZVV: «Coronavirus: Angebotsreduktion im ZVV-Gebiet» Hier finden Sie auch spezifische Informationen der einzelnen MVU

BAG: «Das Corona-Virus und der öffentliche Verkehr»

BAG: «Empfehlung des Bundesrates»

VBZ-Netzentwicklung 2040 denkt Strategie 2030 weiter

Erstellt am 26.02.2020 durch IGöV Zürich

Etwas anders als bisher will das der Stadt Zürich gehörende Verkehrs-Unternehmen VBZ die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs für 2040 angehen. Vorab wollen die Verantwortlichen ein Zukunftsbild 2050 skizzieren lassen. An der Medienkonferenz vom 18.2.2020 stellten der zuständige Stadtrat Michael Baumer, VBZ-Direktor Guido Schoch und der Leiter Marktentwicklung Thomas Hablützel diesen Prozess vor. Bevor sich Fachleute mit den Wachstumsprognosen von Wohn- und Arbeitsplätzen, Verkehrsströmen und Mobilitätstrends auseinandersetzen, sollen sich alle interessierten Verkehrsteilnehmenden in den Prozess einbringen können. Die IGöV Zürich begrüsst dieses Projekt in eine spannende Verkehrszukunft.

Auch ohne das jetzt abgelehnte Rosengartentram – ein Puzzleteil der Netzstrategie 2030 – zogen die Verantwortlichen eine positive Bilanz des bisher Erreichten dieser Strategie: Tram Züri-West, Tram Hardbrücke, die Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren sowie Ausbauten von Buslinien stärken den öV. Zudem befindet sich das Tram Affoltern in der Planung. Aber ohne diese Tramtangente am Rosengarten kann der Hauptbahnhof vorläufig nicht entlastet werden und die Umsteigesituation am Bahnhof Hardbrücke bleibt mangelhaft.

Das Ziel der Netzentwicklung 2040 ist darauf ausgerichtet, auch künftig einen optimalen öV anbieten zu können. Das heisst, eine stark wachsende Anzahl Fahrgäste mit der nötigen Kapazität, pünktlich, zuverlässig und möglichst ohne Umsteigen zu transportieren. Dies in engem Ineinandergreifen der verschiedenen Transportmittel wie S-Bahn, Tram, Bus und neuen, ergänzenden wie zum Beispiel Seilbahnen oder individuellen Fahrzeugen (sharecom, Taxi, ...).

Gewisse Gedanken, wie «hotspots» entschärft werden könnten, wurden an der Medienkonferenz skizziert. Das eingangs erwähnte Rosengartentram könnte zum Beispiel in einem Tramtunnel von Wipkingen zum Irchel geführt werden. Dort könnte es mit der visionär angedachten «Forschungslinie» verknüpft werden. Diese würde vom neuen Gesundheits-, Forschungs- und Bildungsstandort Lengg (u.a. neues Kinderspital) via Bahnhof Stadelhofen über die Forschungstätten ETH und Uni Zentrum (inkl. Universitätsspital), die Uni Irchel via Bahnhof Oerlikon zum Gesundheitszentrum des Universitätsspitals im «The Circle» am Flughafen Zürich führen. Auch hier denkt man an eine teils unterirdische Führung – das Metrotram lässt grüssen. Nach wie vor muss es auch Ziel sein den Hauptbahnhof zu entlasten. Die Stadt Zürich und die VBZ denken aber nicht nur ans eigene Stadtgärtli, weil man sich bewusst ist, dass der Lebens- und Verkehrsraum weit mehr ist als die Stadt Zürich. Daher werden diese Zukunftsszenarien auch zusammen mit dem ZVV erarbeitet.

Ablauf des Prozesses: Bis zum 25. März 2020 haben alle Interessierten die Möglichkeit, am Zukunftsbild 2050 mitzuwirken. Sei es, an Walk-ins persönlich mit Fachleuten ins Gespräch zu kommen und sich verlauten zu lassen oder online auf einer Partizipations-Plattform eine Meinung dazu abzugeben. Im April werden die Ergebnisse dieser Befragung von externen Expertenteams ausgewertet und bis Ende 2020 Zukunftsbilder für den öV im Jahr 2050 entworfen. Darauf aufbauend wird ab 2021 die Netzentwicklungsstrategie 2040 erarbeitet und in den städtischen und kantonalen politischen Prozess eingespeist. Alle Angaben dazu finden Sie unter vbz2050.ch. Bringen sie sich ein in dieses spannende Projekt!

Keine Tramtangente am Rosengarten – zumindest vorläufig!

Erstellt am 17.02.2020 durch IGöV Zürich

Mit dem unerwartet wichtigen Nein der Zürcher Bevölkerung zum Rosengartentram und Rosengartentunnel hatte wohl niemand gerechnet: Das Spezialgesetz und der Rahmenkredit wurden je mit rund 63% Nein-Stimmen abgelehnt. Die IGöV Zürich bedauert diesen Entscheid, weil damit die Chance für eine Lösung am Rosengarten für längere Zeit vom Tisch ist – insbesondere für eine Tramtangente.

Für die IGöV Zürich stand vor allem die wichtige Tramtangente im Vordergrund. Die oberirdische Realisierung dieser Tramlinien erforderte eine unterirdische Führung des Autoverkehrs mit täglich rund 56'000 Fahrzeugen. Damit hätte auch das Quartier nach bald 50 Jahren Verkehrs-Provisorium wieder zusammengeführt werden können. Der dringend notwendige tangentielle Ausbau des bis jetzt radialen Zürcher Tramnetzes zwischen Zürich Nord und Zürich West und Süd ist vorläufig gestoppt. Der Hauptbahnhof kann damit nicht entlastet werden, und die Aufnahme der Fahrgäste am Bahnhof Hardbrücke bleibt überlastet. Die Gegner der Vorlage haben keinen realistischen Weg aufgezeigt, wie das von der VBZ prognostizierte Wachstum von rund 100 Mio. Fahrgästen pro Jahr bis 2030 aufgefangen werden soll. Trotzdem: Die IGöV Zürich bleibt dran!

Da die IGöV Zürich im Co-Präsidium des JA-Komitees vertreten war, wurde auf eine eigene Medienmitteilung verzichtet:

Medienmitteilung des Komitees «Ja zur Chance Rosengarten»

Keine Tramlinien ohne Autotunnel!

Erstellt am 11.12.2019 durch IGöV Zürich

Das jetzige Gesamtverkehrsprojektprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel ist eine pragmatische Lösung für Stadt Zürich und Kanton Zürich, gemeinsam erarbeitet von diesen beiden. Da es sich um ein strategisch wichtiges Vorhaben für den Zürcher Lebens- und Wirtschaftsraum handelt, finanziert der Kanton den Hauptteil der Kosten von rund 1100 Millionen Franken. Das ist viel Geld, aber die langfristige Investition in Schiene und Strasse ist eine Generationeninvestition, und das Geld ist im Verkehrs- und Strassenfonds eingestellt. Auch wenn der Bund bereits in dieser frühen Projektphase Nachbesserungen verlangt, kann davon ausgegangen werden, dass er sich letztlich über die Agglomerationsprogramme mit rund einem Drittel an den Kosten beteiligen wird – das war übrigens bei der Limmattalbahn nicht anders.

Die IGöV Zürich hat sich schon früh für diese Lösung ausgesprochen. Mit dem Bau von zwei Tramlinien als öV-Tangenten zwischen Zürich Nord und den westlichen und südlichen Teilen der Stadt wird der Hauptbahnhof entlastet und der Bahnhof Hardbrücke besser ins städtische öV-Netz eingebunden. Dieser öV-Ausbau ist zentraler Bestandteil der VBZ-Tramnetzstrategie. Mit dem Rosengartentram kann die öV-

Kapazität auf der Achse von heute 1'900 auf 3'500 Personen pro Stunde und Richtung fast verdoppelt werden. Sämtliches künftiges Mobilitätswachstum wird mit dem öffentlichen Verkehr aufgefangen. Dazu braucht es eine Lösung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), der aus über 90 Prozent städtischem Ziel-, Quell und Binnenverkehr besteht – es ist also keine Transitachse. Erst durch den Autotunnel entsteht oberirdisch Platz für das Tram und ein lebendiges Quartier mit Fuss- und Veloverkehr. Wer glaubt, diese wichtige Tramverbindung sei ohne eine Lösung für den Autoverkehr zu haben, irrt gewaltig. Einerseits hat das Stimmvolk des Kantons Zürich 2017 einen Verfassungsartikel angenommen hat, der besagt, dass bestehende Strassenkapazität nicht reduziert werden darf – ob einem das gefällt oder nicht. Andererseits lehnten die Stadt Zürcher/-innen 2010 nur eine Tramlösung mit einer Zweidrittelmehrheit ab.

Im Gegensatz zum öV gibt es beim MIV keinen Kapazitätsausbau; das übrige Strassennetz könnte das gar nicht schlucken. Es sind die Knoten im anschliessenden Strassennetz der Hardbrücke und der Strassen südlich der Gleise, welche die Verkehrsmenge am Rosengarten bestimmen. Die Kapazität wird mit dem Projekt nicht höher sein als die heutigen max. 56'000 Fahrzeuge pro Tag – 53'000 durch den Tunnel, 3'000 über die Rosengarten/Bucheggstrasse. Das geht klar aus der Weisung zur vom Kantonsrat verabschiedeten Vorlage und der Vereinbarung zwischen Stadt- und Regierungsrat hervor.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh hat zudem im Rahmen einer Infoveranstaltung bestätigt, dass dieser Eckwert in der Weisung zur Abstimmungsvorlage enthalten sein wird, die vom Regierungsrat beschlossen wird. Mit flankierenden Massnahmen im Rosengartenquartier wird unerwünschter Ausweichverkehr verhindert. Das Kombiprojekt öV und MIV erlaubt es zudem, die bald 50-jährige Quartier trennende Verkehrsschneise zu schliessen. Es lässt sich nicht von der Hand weisen, dass das Projekt eine städtebauliche Herausforderung darstellt. Bei einer Annahme der Vorlage werden Stadt und Kanton Zürich sowie dereinst die einbezogenen Architekturbüros der sorgfältigen Planung und möglichst quartierverträglichen Gestaltung grösste Beachtung schenken. Zudem wird es weitere formelle und informelle Mitwirkungsverfahren und Wettbewerbe geben.

Ein Projekt des 21. Jahrhunderts solle nicht mit Lösungsansätzen aus dem 19./20. Jahrhundert angegangen werden, wird moniert. Der Einspruch mag berechtigt sein, nur verkennt er, dass seit bald 50 Jahren keine Lösung gefunden wurde. Es braucht eben auch im 21. Jahrhundert manchmal Umsetzungen, bei denen «Schaufel» und «Pickel» in die Hand genommen werden müssen. Man müsste sonst den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Rosengartenstrasse erklären, wieso wir seit zwei Generationen nichts tun. Es nützt den Betroffenen wenig, wenn wir von einem autofreien Zürich träumen, mit allenfalls autonom fahrenden Elektromobilen, welche die Rosengarten hinauf und hinunter säuseln. Abgesehen davon, brauchen auch diese Platz. Ebenso ist es zynisch, billigen Wohnraum mit einer lärmigen und dreckigen Rennbahn zu rechtfertigen. Dann hätte man ebenso gut die Wiederherstellung der Weststrasse sein lassen können. Aufwertung von Wohngebieten, sogenannte Gentrifizierung, ist Teil einer Stadtentwicklung. Eine Stadt kennt andere Mittel, um günstigen Wohn- und Gewerberaum zu erhalten.

Fazit: Es wird keine Tramtangente geben ohne den Autotunnel aber auch keine Quartieraufwertung, welche diese hässliche Verkehrsschneise in der Stadt Zürich schliesst. Das Projekt Rosengartentram&Rosengartentunnel ist eine pragmatische Gesamtverkehrslösung von Stadt und Kanton Zürich, ein klassisch schweizerischer Kompromiss.

Daher hat der Präsident der IGöV Zürich, Peter Anderegg, zusammen mit der Präsidentin des ACS Zürich, Ruth Enzler, das Co-Präsidium des Komitees «JA zur Chance Rosengarten» übernommen.

Helfen Sie mit, der Vorlage zum Durchbruch zu verhelfen und werden Sie Mitglied im Komitee «JA zur Chance Rosengarten». Sie können das Komitee auch finanziell unterstützen.

Am 9. Februar 2020: 2 x JA zu Gesetz und Rahmenkredit!

Informieren Sie sich über Argumente, Finanzen, Visualisierungen und Abläufe des Projektes auf der offiziellen Seite von Stadt und Kanton Zürich und auf der webpage des Komitees «Ja zur Chance Rosengarten» sowie dem Komitee-Flyer.

Medienmitteilung Tram

Und schauen Sie sich ein analoges Gesamtverkehrsprojekt In Deutschland an: Die Kombilösung Karlsruhe.

Willkommen Flexity Zürich!

Erstellt am 19.11.2019 durch IGöV Zürich

So die Einladung der VBZ zur Auslieferung des ersten Flexity-Trams von Bombardier am 15. November 2019. Anderthalb Jahre ist es her, dass nur eine – zwar perfekte – 1:1 Tram-Maquette aus Holz in den Werkstätten einen Eindruck vom neuen Tram vermittelte (siehe unseren Text «Eine Tram-Maquette: Immerhin»). Endlich ist es da, durch verzögerte Kostengutsprache des Verkehrsrates – dem «Verwaltungsrat» des ZVV – und Rekurse rund vier Jahre später als geplant.

Gediegen fuhr nun das erste ausgelieferte Flexity ein – eine Wortkonstruktion aus flexibel und City. Das gegenüber dem Cobra rund 7 Meter längere Flexity transportiert fast 60 Personen bzw. gut 25% mehr. In rund zwei Dutzend Städten weltweit verkehrt dieser Typ bereits, immer leicht angepasst an die jeweiligen Gegebenheiten. Im Gegensatz zum Cobra ist das Flexity also keine Sonderanfertigung. Bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 werden noch 9 weitere Fahrzeuge dazukommen. Bereits im Frühsommer 2020 soll das erste Flexity im Kursbetrieb eingesetzt werden. Bis dann finden umfangreiche Test im realen Fahrbetrieb statt, um die spezifischen Gegebenheiten Zürichs kennenzulernen.

Bestellt sind 70 Flexity, welche bis 2024 ausgeliefert werden. Über die Bestell-Auslösung der optionalen 70 weiteren Trams muss wohl schon nächstes Jahr entschieden und mit dem ZVV verhandelt werden. Wenn man an die neuen Tramlinien via Hardbrücke und Rosengarten denkt, das Tram Affoltern, die Erweiterung der Tramlinie 9 oder die Verlängerung der Glattalbahn über den Bahnhof Dübendorf via Innovationspark zum Bahnhof Dietlikon, sollte man keine Zeit verlieren, auch das notwendige Rollmaterial zu beschaffen.

Das war übrigens einer der Gründe, wieso sich die IGöV Zürich in ihrer Stellungnahme für die Beibehaltung der jährlichen Verkehrsfonds-Einlage von 70 Millionen Franken eingesetzt hat. Der Regierungsrat hat eben kürzlich mitgeteilt, dass er aufgrund der Rückmeldungen auf eine Reduktion verzichte.

VBZ-Medienmitteilung Flexity

VBZ-online-Infos zum Flexity

Trambeschaffung Zürich: Es geht weiter!

Erstellt am 26.02.2020 durch VöV ZH

Erleichtert und erfreut nimmt der VöV ZH zur Kenntnis, dass das Zweitgutachten, durch VBZ und ZVV gemeinsam in Auftrag gegeben, abgeschlossen ist, die Kostengutsprache gut geheissen und der Anbieter bestimmt ist.

Stadtrat Andres Türler und VBZ-Direktor Guido Schoch haben an der heutigen, kurzfristig an gesetzten Medienkonferenz mitgeteilt, dass die Trambeschaffung nach Abschluss des zweiten Gutachtens gemäss Beschaffungsplan weitergehen kann. Die Experten des TÜV Süd attestierten den VBZ, dass „eine

anbieterneutrale, plausible Auswertung“ der Offerten vorgenommen wurde. Das spricht für eine technisch und ökonomisch kompetente Arbeit der VBZ. Sofern keine Rekurse eintreffen, könnten die ersten der 70 «Flexity Zürich» von Bombardier ab Dezember 2018 auf den Zürcher Schienen verkehren; optional sind weitere 70 Fahrzeuge geplant.

Obwohl die Medienmitteilung von VBZ und ZVV gemeinsam verfasst wurde, oblag es dem Rollmaterialbeschaffer VBZ bzw. der Stadt Zürich, zur Medienkonferenz einzuladen. Der VöV ZH begrüsst es, dass sowohl Stadtrat Türler und der ebenfalls anwesende ZVV Direktor Franz Kagerbauer in der Diskussion betonten, dass bei künftigen Beschaffungen solche Gutachterfragen bereits zu Beginn gemeinsam gelöst werden müssen.PA.

Weitere Informationen unter Trambeschaffung Zürich

Medienmitteilung VöV ZH

Zürich ab: ICE4 – Giruno – TGV-Lyria

Erstellt am 26.11.2019 durch IGöV Zürich

Gleich drei neue oder komplett renovierte HGV-Züge wurden am Samstag, 23. November 2019 im HB Zürich vorgestellt: Sie werden ab Fahrplanwechsel 2019/20 Zürich mit Deutschland, Frankreich und Italien komfortabler und teils schneller verbinden: Der neue ICE4 «Zürichsee» bietet gegenüber dem heutigen – oft unzuverlässigen ICE1 – 20% mehr Platz, der komplett erneuerte Doppelstock-TGV Lyria, welcher den einstöckigen TGV ersetzt, bietet gar mehr als 30% mehr Fahrgästen Platz. Und auf der Gotthardachse wird der Giruno von StadlerRail – getauft auf «Zürich» – nach Lugano verkehren. Die bessere Anbindung von Zürich an das Hochgeschwindigkeitsnetz von Deutschland, Frankreich und Italien begrüsst die IGöV Zürich, weil damit die kontinentale Erreichbarkeit der Metropole Zürich auf der Schiene verbessert wird.

«Die Nachfrage im internationalen Bahnverkehr hat im laufenden Jahr deutlich zugenommen: Im Vergleich zum Vorjahr ist die Nachfrage der internationalen Destinationen von Januar bis September um rund 10 Prozent angestiegen.» (SBB-Medienmitteilung 23.11.2019).

Mit dem nun vorgestellten Rollmaterial von SBB, DB, SNCF (TGV Lyria) und Trenitalia wollen die SBB und ihre Partnerbahnen dieser Nachfrage Rechnung tragen. Und der Angebotsausbau der Tagesverbindungen mit diesen Partner wird auch künftig fortgeführt. Auf der Gotthardachse wird der Giruno schon ab Frühling 2020 schrittweise weiter nach Mailand verkehren. Nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2021 wird er auch weitere italienische Städte wie Venedig anbinden. Ausserdem will die SBB gemeinsam mit der ÖBB den Nachtzugverkehr von und nach der Schweiz weiterentwickeln. Das heisst, die SBB wollen wieder dabei sein, um die offenbar attraktiven Nachtzüge wiederzubeleben.

Dies sind wichtige Schritte zu einer besseren kontinentalen Erreichbarkeit der Metropole Zürich auf der Schiene und einer optimalen Einbindung ins europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz (HGV). SBB, DB und SNCF betonten aber auch, dass neben modernem Rollmaterial die Infrastruktur weiter ausgebaut und unterhalten werden müsse. Modern, attraktiv, digital seien die Züge, war viel zu hören. An dem ist nichts auszusetzen, aber die Fahrgäste erwarten vor allem eine höhere Zuverlässigkeit. Allein die DB wird bis 2030 jedes Jahr rund 15 Milliarden Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur investieren. Wie bereits früher erwähnt, bleibt der Wermutstropfen einer nicht vorhandenen HGV-Strecke Zürich – Basel. Damit würde die Bahn Richtung Deutschland und Frankreich zur echten Alternative zum Luftverkehr.

Erstes Züri-Tram über die Zürcher Stadtgrenze!

Erstellt am 09.09.2019 durch IGöV Zürich

Freie Fahrt bis Schlieren Geissweid für Tramlinie 2 seit September 2019 – die 1. Etappe der Limmattalbahn ist geschafft. Dort wird vorläufig umgekehrt. Die IGöV Zürich gratuliert allen Beteiligten zum ersten erfolgreich abgeschlossenen Meilenstein. Die 2. Etappe weiter bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach und das Stück zwischen Bahnhof Altstetten und Farbhof wird auf den Fahrplanwechsel Dezember 2022 in Betrieb gehen.

Eigentlich ist es das zweite Tram über die Zürcher Stadtgrenze, aber eben das erste Züri-Tram. 2008 fuhr zwar das erste Tram im Glattal über die Zürcher Stadtgrenze zum Flughafen – aber dies war die zur Glattalbahn mutierte, von den VBZ betriebene Tramlinie 10, deren Eigentümer jenseits der Grossstadt jetzt die VBG waren. Der damalige Vorsteher der Industriellen Betriebe, Stadtrat Andres Türler, formulierte es anlässlich der Einweihungsfeier der 2. Etappe süffisant: Bis zur Stadtgrenze von Zürich seien die VBZ marktverantwortliches Unternehmen, und ab dort ein Transportunternehmen im Auftrag der VBG.

Zurück zur Limmattalbahn. Vielleicht freunden sich die Gegner der Limmattalbahn an mit dem Tram, dass eben auch eine urbane Struktur in dieses Gebiet bringt. Bald vergessen sein werden die zwei Abstimmungen, welche mit über 80% bzw. fast 70% Ja-Stimmen dieser Stadtbahn Schub gaben. Die IGöV Zürich war bereits bei der ersten Abstimmung zur Limmattalbahn 2015 im Co-Präsidium des Komitees vertreten. Daher freut es uns erst recht, dass nun die ersten Schienen der Limmattalbahn von der Tramlinie 2 «berollt» werden. Die IGöV Zürich wünscht weiter viel Erfolg und ist überzeugt, dass das Projekt im Dezember 2022 zeit- und kostengerecht abgeschlossen wird

Etwas mehr HGV zur Anbindung von Zürich

Erstellt am 15.08.2019 durch IGöV Zürich

Der ab Dezember 2019 auf der Nord-Süd-Achse verkehrende «Giruno» und der ab Dezember 2020 nach München verkehrende «Astoro» haben Flügel: Beide Namen sind von Vogelnamen abgeleitet – Giruno der Mäusebussard, Astoro der Habicht. Und beide schnellen Verbindungen bringen Zürich der HGV-Welt im nahen Ausland etwas näher. Das freut die IGöV Zürich. Eine gute Anbindung Zürichs an die HGV-Netze Deutschlands, Frankreichs und Italiens ist zentral für diese Schweizer Metropole. Sie leisten zudem einen Beitrag zur Reduktion von Kurz- und Mittelstreckenflügen.

Einer seiner Träume sei in Erfüllung gegangen, sagte SBB-Chef Andreas Meyer anlässlich der ersten Giruno-Taufe am 8. August in Bellinzona auf den Namen ‚San Gottardo‘: «Der Giruno ist ein Schweizer Zug, der durch zwei Schweizer Tunnel fährt ... ». Daher sei der Giruno nicht nur ein Zug, sondern er verbinde «die Länder und damit die Menschen Europas». Dabei soll ab Fahrplanwechsel 2020 mit den beiden Basistunnels Gotthard und Ceneri die südliche Metropole in weniger als 3 Stunden zuverlässig erreichbar sein. Die SBB, die Ferrovie dello Stato Italiane und die Deutsche Bahn haben im Juni dieses Jahres die Absichtserklärung «Chance Ceneri 2020» unterzeichnet. Damit sollen Geschwindigkeit, Zahl und Pünktlichkeit von Personen- und Güterzugsverbindungen erhöht werden.

Ein Wermutstropfen bleibt: Gegen Norden hin besteht nach wie vor Nachholbedarf – Stichwort Zürich–Basel und Basel Frankfurt. Da steht nicht nur Deutschland mit der langsamen Rheinstrecke in der Pflicht, auch eine relevante Reiseverkürzung Zürich–Basel lässt auf sich warten. Wenn man bedenkt, dass man für die rund 100 km nach Basel gut 50 Minuten braucht, von dort aber die 530 km nach Paris in 3 Stunden zurücklegt, gibt es da schon noch Verbesserungspotential. Immerhin geht es ab Dezember 2020 schneller nach München: die Reisezeit wird dann im erwähnten «Astoro» umsteigefrei weniger als

dreieinhalb Stunden dauern – heute im besten Fall rund viereinhalb Stunden mit umsteigen oder – sofern staufrei gut vier Stunden mit dem IC-Bus.

Sowohl BAK Basel economics als auch die Studie «Vision Mobilität Schweiz 2050» der ETH Zürich und der Universität St.Gallen kommen zum Schluss, dass eine bessere kontinentale Erreichbarkeit der Metropole Zürich vor allem bei optimalen Anschlüssen ans europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz (HGV) liegt und nicht beim Luftverkehr.

Jedenfalls freut es die IGöV Zürich, dass Zürich durch etwas mehr HGV nach Süden und Osten näher an Europa rückt – wenigstens verkehrsmässig. Und: Im November dieses Jahres wird ein Giruno auf den Namen Zürich getauft werden.

Medienmitteilung der SBB

Ausbau Zürich München

NZZ 17.8.2019 «Höchste Eisenbahn für Elektrifizierung»

Keine Senkung der Verkehrsfonds-Einlage!

Erstellt am 04.08.2019 durch IGöV Zürich

Die IGöV Zürich nimmt Stellung zur Vernehmlassung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG), Einlage in den Verkehrsfonds. Nach der Referendums-Abstimmung zur kurzfristig massiven Kürzung der Einlage am 10. Juni 2018, bei der Zweidrittel der abstimmenden Zürcherinnen und Zürcher ein Nein in die Urne warfen, kündigte der Regierungsrat eine Überprüfung an. In einer Vernehmlassung schlägt er nun vor, die ursprüngliche jährliche Einlage von 70 auf 55 Millionen zu senken. Die IGöV Zürich findet diese Senkung nicht zukunftsorientiert.

Obwohl die Senkung der Fonds-Einlage auf 55 Mio. Franken materiell mit bereits geplanten Projekten nachvollziehbar ist, scheint der IGöV Zürich diese Reduktion weder politisch noch verkehrs- und raumplanerisch geschickt angesichts der künftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich – vor allem in städtischen Räumen.

> Lesen Sie dazu unsere Stellungnahme

Nachtrag November 2019: Das fand offenbar auch eine Mehrheit der befragten Gemeinden, Parteien, Verkehrsunternehmen, Planungsregionen, regionale Verkehrskonferenzen, Verkehrs-Verbände und Interessierte. 58 Stellungnahmen von 111 eingegangenen sprachen sich gegen eine Senkung aus. Der Regierungsrat verzichtet daher auf eine entsprechende Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr.

«Grosse Kelle für Winterthur» – ein Gastbeitrag

Erstellt am 04.08.2019 durch IGöV Zürich

«Der Winterthurer Hauptbahnhof platzt zu Spitzenzeiten aus den Nähten. Die SBB, die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich steuern seine Entwicklung mit dem Masterplan Stadtraum Bahnhof von 2010 ... Doch schon heute ist absehbar, dass die hohen Investitionen die grössten Probleme des Bahnhofs und seiner Umgebung nicht lösen. Im Gegenteil: Der Masterplan verbaut die nötigen Möglichkeiten, um die Kapazität zu steigern ...» schreibt Willy Germann, ehemaliges IGöV-Vorstandsmitglied und Alt-Kantonsrat, im Hochparterre 5/2019

Germanns These, dass sich der laufende Ausbau «schon bald als gigantische Fehlplanung erweise,» wird von drei an der Planung beteiligten Fachleuten diskutiert. Auch die Kommentare zu diesen Texten zeigen, dass das Winterthurer Bahnhofsgebiet wohl nicht so schnell aus den Schlagzeilen gerät. Eine Medienmitteilung von Stadt und SBB vom März 2019 informiert nämlich über eine Weiterentwicklung des HB im Zeithorizont bis nach 2050: „Der künftige Bahnhof braucht mehr Platz, entweder in der Breite, in der Höhe oder in der Tiefe“. Nach Ansicht Germanns würde der fünftgrösste Bahnhof der Schweiz bereits heute diesen Platz erfordern, spätestens aber 2035 bei der Eröffnung des Brüttenertunnels. Als erstes müsste das Korsett „Parkdeck“ abgebrochen und durch andere Nutzungen ersetzt werden.

Die IGöV Zürich hat sich allerdings (noch) nicht mit dem Thema befasst.

«SBB – was nun?» – ein brisantes Buch

Erstellt am 11.07.2019 durch IGöV Zürich

Das gefällt nicht allen, was da Matthias Finger, Professor an der EPFL, vorschlägt – aber seine Thesen sind lesens- und bedenkenswert. In seinem Buch «SBB – was nun? Szenarien für die Organisation der Mobilität in der Schweiz» argumentiert er gut untermauert, dass das hochtechnische Eisenbahnsystem Schweiz einen Systemführer braucht und warum diese Systemführerin die SBB sein soll. Da dies einem Monopol gleichkomme, brauche es die RailCom als unabhängiger Regulator. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) solle sich auf die politischen Rahmenbedingungen für die Bahn beschränken.

Das Fern-Bahnsystem Schweiz ist ein S-Bahnsystem Schweiz. So könnte man Fingers Überlegungen auch umschreiben, wenn er schreibt: „Denn in Tat und Wahrheit wächst die Schweiz zu einer einzigen grossen Metropolitanregion zusammen, mit einem «Central Park» in der Mitte: den Alpen. Zwei «Metrolinien» – Gotthard und Lötschberg – führen bereits unter dem Park durch.“ Daraus folgert er, dass dieses hochkomplexe und engverzahnte Bahnnetzwerk Schweiz eine kompetente Führung brauche. Dazu fähig sei eigentlich nur ein Bahnunternehmen wie die SBB. Wettbewerb sei fehl am Platz, weil es gar keinen gäbe. Mitbewerber seien nur an lukrativen Linien interessiert. Das ist eine der Hauptthesen des Autors. Selbst im regionalen Personenverkehr (RPV) existiere mit Ausschreibungen und den Subventionen eher ein Pseudo-Wettbewerb. Auch wenn sich der Autor nicht grundsätzlich gegen Wettbewerb stellt, steht für ihn fest, dass dieser nicht Selbstzweck sein darf sondern nur ein Mittel zum Zweck für ein volkswirtschaftlich optimales Mobilitätssystem. Er befürchtet wohl zu Recht, dass solcher Pseudo-Wettbewerb zu einer Überregulierung führen würde – er nennt es «Tod durch Mikromanagement».

Ein Blick zurück vor die Gründung der SBB 1902 schadet an dieser Stelle nicht. Es zeigt den erbarmungslosen Verdrängungskampf unter den Privatbahnen: «Wohl besass jede Eisenbahngesellschaft ihren geographischen Heimmarkt; doch die Natur der Sache brachte es zwangsläufig mit sich, dass die räumlich getrennten Gesellschaften früher oder später miteinander in Berührung kamen. Sei es, dass die Linien der einen auf diejenigen einer anderen stiessen – sei es, dass eine Gesellschaft die andere übernahm.» (aus «Alfred Escher: Aufstieg, Macht, Tragik» von Joseph Jung, Verlag NZZ).

Zurück zum Buch «SBB – was nun?». Zur Begründung, wieso nicht ein Bundesamt eine Systemführung übernehmen soll und kann, macht Finger den Vergleich zu einem anderen Infrastrukturbereich, zur Stromversorgung. Die nationale Netzgesellschaft Swissgrid ist verantwortlich für Betrieb und Überwachung des Schweizerischen Stromübertragungsnetzes. Die Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom ist die unabhängige staatliche Regulierungsbehörde im Elektrizitätsbereich. Das Bundesamt für Energie (BFE) ist das Kompetenzzentrum für Energiefrage und berät die Politik. Analog dazu wäre die erfolgreiche SBB als Systemführerin verantwortlich für den zuverlässigen Betrieb des Bahnnetzes, die RailCom (ehemalige Schiedskommission im

Eisenbahnverkehr) wäre die unabhängige staatliche Regulierungsbehörde – und nicht das BAV, welches analog dem BFE die Politik kompetent beraten sollte – und nur das.

Diskussionen dürfte zudem der Vorschlag Fingers auslösen, die Bundesämter BAV (Schiene), Astra (Strasse) und ARE (Raumplanung) in einem Mobilitätsamt zusammenzufassen. Das macht Sinn, weil Finger lieber von einem schweizerischen «Mobilitätssystem» als einem «Bahnsystem» spricht. Eine so verstandene Gesamtverkehrsstrategie kann sich auch gelassener den grossen Herausforderungen der Digitalisierung stellen. Und es würde zu einer konsistenteren Verkehrs- und Raumplanung führen.

Das Buch ist in sieben Kapitel gegliedert. Von den verschiedenen Etappen des Bahnbaus in der Schweiz seit 1848, über die vielen Nörgeleien an den SBB, die uns abhalten über die wirklichen Herausforderungen nachzudenken, die er dann auch im nächsten Kapitel benennt, beschreibt Matthias Finger Politik-Szenarien, die letztlich in ein Systemführer-Szenario münden – mit der klaren Haltung, dass diese Systemführung nur bei den SBB liegen kann.

Zu Beginn schreibt Matthias Finger „Dieses Buch ist ein «end-of-career book». Darum ist es auch in der Ich-Form geschrieben, ohne akademischen Schnickschnack und ohne Referenzen. Es geht um meine persönlichen Ideen, Überlegungen und Argumente, die ich über die Zeit entwickelt und präzisiert habe. Argumente brauchen keine Referenzen, aber sie sollten überzeugen ... hoffentlich.“ Auch wenn das eine oder andere noch genauer diskutiert werden müsste: im Wesentlichen überzeugen seine Argumente. Eine ernsthafte Diskussion seiner Thesen sollte aber jetzt beginnen und dazu bildet dieses Buch eine fundierte Grundlage.

Matthias Finger ist promovierter Politologe und seit 2002 Professor für Management von Netzwerkindustrien an der ETH Lausanne (EPFL), seit 2010 lehrt er zudem an der Florence School of Regulation.

Das Buch ist erhältlich im Buchhandel oder unter www.nzz-libro.ch – auch als E-Book

Multimodale Mobilität ... aber richtig!

Erstellt am 11.04.2019 durch IGöV Zürich

Die Digitalisierung bietet auch bei der Mobilität grosse Chancen. Nicht nur bereits etablierte Fahrplan- und Ticket-Apps sondern auch multimodale Mobilitätsdienstleistungen sind nur dank digitaler Technologie möglich. Dies anerkennt auch der Zürcher Regierungsrat in seiner Vernehmlassung des Bundes zu «Multimodalen Mobilitätsdienstleistungen». Er gewichtet aber die Risiken bei einer einseitigen Öffnung der Vertriebskanäle höher und lehnt die Vorlage in dieser Form zu Recht ab. Analog sieht das der VöV Schweiz und weist zudem auf die NOVA-Plattform (Netzweite ÖV-Anbindung), hin, welche fast alle Punkte bereits beinhaltet. Eine Regelung im Personenbeförderungsgesetz (PBG) ist zudem der falsche Platz, weil es bei multimodaler Mobilität um mehr geht als um öffentlichen Verkehr. Die IGöV Zürich begrüsst diese kritischen Sichtweisen der Zürcher Regierung und der öV-Branche.

Die multimodale Mobilität wird stark an Bedeutung zunehmen; das bestreitet wohl niemand. Wir alle wollen das optimale Transportmittel für unsere Reise bequem wählen können. Und tun das heute ja schon, wenn wir über ein ZVV- oder SBB-App einchecken oder ein Billet kaufen. Mehr und mehr private Mobilitätsanbieter und Mobilitätsvermittler tummeln sich auf diesem Markt. Allerdings haben solche Unternehmen mehr den betriebswirtschaftlichen Gewinn im Fokus als volkswirtschaftliche Interessen. Beispielsweise könnten durch Fehlanreize bei der Reisevermittlung kohärente kantonale und nationale Verkehrs- und Raumplanungsziele unter Druck geraten. Oder saugen letztlich internationale Player in der digitalen Cloud die Gewinne ab und die Kosten bleiben beim Staat bzw. Steuerzahler hängen. Auch wenn

alle Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen den regulären Preis für Billette abliefern müssen, besteht die Gefahr, dass Mittel abfliessen könnten, die letztlich in der physischen Transportwelt fehlen. Also dort, wo Transport stattfindet: Wer zahlt letztlich die Infrastruktur, das Rollmaterial oder den Betrieb? Leicht geht vergessen, dass wir uns nicht digital von A nach B bewegen sondern klassisch physisch auf Schienen und Strassen.

«The winner takes it all?» wie Matthias Finger, Professor an der EPFL, in seinem Vortrag «Wie verändert die Digitalisierung die Mobilität und den Investitionsbedarf in die Infrastruktur?» am Dialoganlass «Verkehrsinfrastruktur 2035» von Avenir Mobilité rhetorisch fragt. Er weist logischerweise darauf hin, dass die Wertschöpfung im digitalen Teil der Mobilitätskette die Infrastruktur finanzieren muss. Und postuliert weiter: «Wir brauchen ein besseres Verständnis dafür, wie sich die Digitalisierung auf die Infrastrukturen auswirkt». Nur dann könnten wir daraus den Regulierungsbedarf ableiten – und der scheint nicht nur der IGöV Zürich dringlich.

VöV Zürich wird IGöV Zürich!

Erstellt am 02.01.2019 durch IGöV Zürich

Ab Januar 2019 wechselt der VöV Zürich seinen Namen auf IGöV Zürich. Damit werden Verwechslungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ausgeschlossen. Der VöV ist der nationale Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der Name IGöV Zürich lag auf der Hand, weil der VöV Zürich die Zürcher Sektion der IGöV Schweiz (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr) ist.

Das Kürzel VöV für den Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich ist zwar älter als dasjenige des Dachverbandes der Transportunternehmen. Der VöV Zürich war aber letztlich die einzige Sektion innerhalb der IGöV Schweiz mit abweichendem Namen und Logo. Der Namenswechsel macht daher durchaus Sinn.

Der VöV Zürich wurde 1982 gegründet; das war kurz nach der erfolgreichen Abstimmung zum Bau der Zürcher S-Bahn. «Vorher bestanden ... 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).» (aus der 25-Jahre-Jubiläumsschrift des VöV Zürich 2007).

2019 ist die IGöV Zürich im Co-Präsidium des Komitees «Ja zur Chance Rosengarten!» engagiert».

STEP2035: Alle 3 Minuten von Zürich nach Winterthur!

Erstellt am 06.12.2018 durch VöV ZH

Das Jahr 2035 ist noch weit weg – zumindest für die Fahrgäste. Für die SBB und ihre Planer ist es eigentlich schon gestern oder wenigstens höchste Zeit, die Planungen für STEP2035 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 auch von Einspurstrecken wie im Aathal oder am

rechten Zürichseeufer. Über den Bahnausbau Schritt 2035 und was das heisst für Zürich informierte der ZVV, zusammen mit BAV und SBB, am 22. November 2018.

3.8 Milliarden Franken der 11.9 Milliarden für STEP2035 werden in den Grossraum Zürich fliessen; das sind gut 30% für den dringlichen Ausbau der Bahninfrastruktur. 2019 wird das Parlament darüber beraten, im Falle eines Referendums fände 2020 eine Volksabstimmung statt.

Die Auswirkungen im ZVV-Gebiet sind gross. So soll es mehr Viertelstundentakte geben, weniger Wartezeiten, mehr und bessere Umsteigebeziehungen, mehr Züge und mehr Kapazität. Fast integral im Viertelstundentakt wird die Zürcher S-Bahn dann unterwegs sein, was bei mehreren Linien auf derselben Strecke eine Verdichtung auf städtisches Tramniveau bringt oder wie die NZZ vom 24.11. titelt: «S-Bahn wird zum schnellen AggloTram». Beispiel Bahnhof Stettbach, ein baulicher Hotspot: bis Dezember 2018 sechs Züge, ab Dezember 2018 acht Züge und ab 2035 zwölf Züge pro Stunde in jeder Richtung. Zwischen Zürich und Winterthur werden über verschiedene Strecken stündlich 20 Züge verkehren, also alle drei Minuten.

Die beiden grossen Infrastrukturbauten Brüttenertunnel und Stadelhofen sind auch unabdingbar für das Projekt S-Bahn 2G mit einem inneren und äusseren S-Bahnring. Siehe dazu auch unseren Text anfangs November 2018: «STEP 2035 bringt viel Wert – und Geld nach Zürich». Zumindest die 1. Etappe von 2G mit einer Verdichtung des Fahrplans kann dann umgesetzt werden, auch wenn das nötige Rollmaterial für den inneren Ring noch nicht zur Verfügung steht. Die Priorität liegt hier auf den grössten Engpässen Zürich – Winterthur und Zürich Richtung Zürich Oberland. Was in diesem gewachsenen Schienennetz allerdings keinen Platz findet, sind neue Tangentialverbindungen, wie der ZVV an der Medienkonferenz ausführte.

Was ist eine neue, schnelle Bahnlinie wert ohne grosszügige Bahnhöfe, wo die Fahrgäste effizient geführt werden können (auch darüber schrieben wir im oben erwähnten Text) STEP2035 beinhaltet daher auch Bahnhofaus- und umbauten, Verbreiterung von Perrons, wie beispielsweise im Bahnhof Stadelhofen, aber auch Investitionen in die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Betriebs nebst weiteren Anstrengungen bei der Barrierefreiheit.

Ein positiver Aspekt dieses Ausbauen in «Steps» ist sicher auch, dass auf technologische Innovationen reagiert werden kann und Korrekturen am Ausbauprogramm möglich sind.

Detaillierte Informationen unter ZVV Ausbauschrift 2035

S11 ergänzt S12 zum Viertelstundentakt Zürich – Winterthur

Erstellt am 20.11.2018 durch VöV ZH

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 geht noch einmal ein Ruck durch die Zürcher S-Bahn-Landschaft. Dann ist auch die letzte Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn 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 Viertelstundentakt mit schnellen, attraktiven S-Bahn-Verbindungen über Stadelhofen und Stettbach» schreibt der ZVV in seiner Medienmitteilung vom 19.11.2018. Der VöV Zürich anerkennt die Leistung des ZVV und seinen Transportunternehmen zum Abschluss der 4. Teilergänzungen.

Durch verschiedene Veränderungen im Regional- und Fernverkehr ändern sich auch die Abfahrtszeiten der S-Bahnen und von Bussen. Man will damit die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öV im Kanton Zürich weiter erhöhen.

Gerade die nun weiter gestärkte Achse vom Limmat- ins Glattal mit einer hohen Taktrate der S-Bahn braucht jedoch Massnahmen bezüglich Aufnahme der Passagiere in den Bahnhöfen und deren Weitertransport mit Bus und Tram. Beispielsweise In den städtischen Gebieten rund um die Kernstadt Zürich wie beispielsweise dem Bahnhof Stettbach mit jetzt dann 8 Zügen pro Stunde in jeder Richtung braucht es Taktverdichtungen der Busse, die sich an einem innerstädtischen Takt anlehnen. Hier sind die Transportunternehmen, Gemeinden und der ZVV gefordert.

Bereits jetzt kann man sich in den neuen Fahrplan einstimmen unter www.zvv.ch/fahrplanwechsel. Mit dieser letzten Etappe der 4. Teilergänzungen kommt der grösste Angebotsausbau des ZVV seit dem Start der Zürcher S-Bahn 1990 zum Abschluss.

Zwei Zahlen in der Medienmitteilung sind beeindruckend:

- *Seit 1990 haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdreifacht.*
- *1990 startete der ZVV mit zwölf Doppelstock-Kompositionen, 2018 sind es 246*

Medienmitteilung ZVV

Die Glattalbahn zieht es weiter

Erstellt am 13.11.2018 durch VöV ZH

Es geht weiter mit dem Trambau ... aber es wird Dezember 2027 werden, bis die Glattalbahn weiter vom Flughafen Fracht an die rund 3.5 km entfernte Klotener Stadtgrenze zu Bassersdorf fahren wird. «Der Regierungsrat hat grünes Licht für das Vorprojekt „Glattalbahn-Verlängerung Kloten“ gegeben», schreiben die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) in ihrer Medienmitteilung vom 8.11.2018. Der VöV Zürich begrüsst den Entscheid des Regierungsrats. Gleichzeitig werden der Hochwasserschutz und eine Velohauptachse entlang des Trassees projektiert. 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, welche die Stadt Kloten als attraktiver Wohn- und Arbeitsort braucht.

Das Vorprojekt soll im Frühjahr 2020 vorliegen. Damit wäre das Projekt bereit zur Eingabe bei den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation im Jahre 2021. Rund die Hälfte der 5.7 Millionen Franken für dieses Vorprojekt entfallen auf die Tramlinie. Diese Projektierungsarbeiten sind zudem in Übereinstimmung mit der ZVV-Strategie 2020–2023, welche in «Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» festgehalten ist.

Die Kosten für den eigentlichen Bau werden für Tram, Hochwasserschutz und Veloroute auf 300 Millionen Franken geschätzt, davon entfallen 180 Millionen auf den Trambau. Ein Tramkilometer wird also 51 Millionen kosten, etwas tiefer als bei der Limmattalbahn.

Ein Anmerkung zu den Kosten sei erlaubt: Selbst unter Berücksichtigung der verschiedenen Eigenheiten bei Tramprojekten sind das hohe Kilometerkosten – nicht nur im Vergleich zu französischen Vorzeige-Tramprojekten wie in Besançon, Reims, Le Havre, Brest oder Dijon.

Im Regierungsratsbeschluss RRB Nr.1023 vom 31.10.2018 sind auch die weitergehenden Schritte festgehalten: «Unter dem Titel «GlattalbahnPLUS» wurden ... verschiedene Erweiterungsvarianten für die Glattalbahn geprüft. Der kantonale Richtplan enthält seit 2007 entsprechende Netzergänzungen auf den Gemeindegebieten von Kloten, Bassersdorf, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Dietlikon mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont.»

Von der ursprünglichen Ringbahn zur Spange, die nun grösser wird: auf der einen Seite Kloten/Bassersdorf und auf der anderen Seite von der Station Giessen Richtung Dübendorf Bahnhof, über den Innovationspark zum Bahnhof Dietlikon. Diese Verlängerung ist gemäss Richtplandtext vom 18. März 2018 u.a. abhängig von der Entwicklung des Innovationsparkes. Es sollte allerdings auch die bauliche Entwicklung bis zum Bahnhof Dübendorf nicht ausser Acht gelassen werden: Sowohl grosse private Wohn – und Arbeitsgebäude wurden und werden hier hochgezogen; auch die Empa und ETH planen, ihre Baulandreserven zu nutzen. Das Tram sollte dann bereit sein, allenfalls in einer ersten Etappe bis zum Bahnhof Dübendorf.

Weitere Informationen unter www.vbg.ch

STEP 2035 bringt viel Wert – und Geld nach Zürich

Erstellt am 03.11.2018 durch VöV ZH

11.9 Milliarden will der Bund bis 2035 ins Bahnsystem zu investieren – dabei fliesst wie erwartet viel Geld in den Grossraum Zürich: Brüttenertunnel, viertes, unterirdisches Gleis am Stadelhofen und Zimmerberg-Basistunnel, Doppelspur Uster – Aathal sowie Ausbauten bei der SZU. Diese Ausbauten stärken nicht nur den Zürcher S-Bahnverkehr, sondern sind zentral für einen schweizweit stabilen, zuverlässigen Fernverkehr. Der VöV Zürich begrüsst diesen verkehrs- und raumpolitisch sinnvollen Entscheid.

Erst diese Ausbauten ermöglichen auch den nächsten Ausbauschritte beim ZVV: «S-Bahn 2G (2. Generation). Diese soll im Grossraum Zürich mit einstöckigem Rollmaterial mit vielen Türen und Stehplätzen einen hohen Takt erlauben. Der äussere Teil des Kantons und darüber hinaus würde wie heute mit Doppelstockfahrzeugen bedient.

Der Ausbau bei der SZU trägt der gewollten Siedlungsentwicklung Rechnung, damit in den Hauptverkehrszeiten ein städtischer Takt erreicht wird. Die AC/DC-Stromspeisung ist allerdings im gemeinsam befahrenen Teil des Bahnnetzes ein Bremsklotz, welcher vermutlich um 2022 wegfällt, wenn die S10 (Uetlibergbahn) auf Wechselstrom umgestellt ist.

Im Fernverkehr kann mit dem Brütten- und Zimmerbergtunnel auf Hauptstrecken wie Zürich–Bern, Zürich–Luzern oder Richtung Ostschweiz ein integraler Viertelstundentakt eingeführt werden.

Trotz Ausbauten bleiben allerdings die Bahnhöfe ein bottleneck: Takterhöhung unterwegs erfordert ein effizientes Abwickeln des Passagierverkehrs bei Ankunft und Abfahrt, der sogenannten Personenhydraulik. Die Bahnkund/-innen wollen schnell und komfortabel in den Bahnhöfen unterwegs sein, die SBB müssen das sicher und zuverlässig garantieren.

Detaillierte Informationen unter BAV

Aus Buslinie 759 wird die «Innovationslinie 759»

Erstellt am 03.11.2018 durch VöV ZH

Testen die VBZ seit Anfang 2017 den «Swiss Trolley plus» und Batteriebusse, so wollen die VBG auf der Buslinie 759 innovative Verkehrsprojekte umsetzen. Der seit Beginn erfolgreiche Bus 759 verkehrt zwischen dem Raum Dübendorf – via den Halt «Innovationspark» – und dem Flughafen Zürich. Nun wurde diese Linie Ende Oktober 2018 zur «Innovationslinie 759» erkoren. Der VöV Zürich begrüsst Innovationen der verschiedenen Verkehrsunternehmen und wünscht den VBG viel Erfolg bei der Umsetzung.

Auf und entlang der Strecke sollen Partner aus Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie Gelegenheit erhalten, innovative Ideen auszutesten sowie im zuverlässigen Fahrbetrieb einzusetzen. Das Spektrum reicht von digitalen Neuerungen über Design bis zum alternativen Antriebssystemen. Die fossilen Antriebe auf der Linie 759 verbrauchen heute jährlich rund eine Viertelmillion Liter Dieselöl.

Bei den Antriebssystemen stehen drei Konzepte im Vordergrund:

- *Energieautarker Diesel-Hybridbus* mit synthetischem Diesel: Synthetischer Diesel ist CO₂-neutral und wird aus einem chemischen Verfahren gewonnen unter Einsatz erneuerbarer Energie. Die Umsetzung ist für 2019 geplant.

- *Energieautarker Methangas-Hybridbus* Zeitpunkt: Mit Gas aus einer Biogasanlage oder Methan aus einer Power-to Gas-Anlage könnte der Bus CO₂-neutral betrieben werden. Da weltweit kein solches Fahrzeug verkehrt, ist die Umsetzung zeitlich noch offen.

- *Energieautarke Elektrobusse*: Dieser Betrieb ist nicht nur ökologisch, CO₂-neutral und emissionsarm sondern auch ruhiger und komfortabler für die Fahrgäste. Der Strom dazu stammt zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen wie Wasser, Wind und Sonne. Die Umsetzung ist für 2020 geplant.

Bemerkung dazu: In der chinesischen Stadt Shenzhen fahren seit einem Jahr alle über 16'000 Busse elektrisch. Das bringt zwar lokal weniger Dreck, Smog und mehr Ruhe, aber der Strom wird außerhalb der Stadt vor allem aus Kohle gewonnen.

Weitere Informationen unter VBG

83% sagen NEIN zu einer halben Limmattalbahn!

Erstellt am 24.09.2018 durch VöV ZH

Das ist ein sehr klares Signal an all jene, die meinen, man könne mit einer zweiten Abstimmung ein mit Zweidrittelsmehrheit angenommenes, sinnvolles öV-Infrastrukturprojekt zu Fall bringen.

Diese zweite Abstimmung zur Limmattalbahn war eine Zwängerei und strapazierte wohl das Demokratieverständnis vieler. Umso mehr freut sich der VöV Zürich, auch als Mitglied des Nein-Komitees, dass die Zürcherinnen und Zürcher sich so klar für die zweite Etappe dieser Trambahn aussprachen. Sie haben die Initianten durchschaut und verstanden, dass eine halbe Limmattalbahn sinnlos ist, ein Abbruch in Schlieren eine Geldverschwendung und der Volksentscheid von 2015 nach wie vor gilt.

Der VöV Zürich dankt allen, die sich im Abstimmungskampf für eine ganze Limmattalbahn eingesetzt haben.

NEIN zum Stopp der Limmattalbahn!

Erstellt am 04.07.2018 durch VöV ZH

Eine halbe Limmattalbahn macht keinen Sinn! Am 23. September 2018 kommt der Bau dieser Stadtbahn nochmals zur Abstimmung. Die Abbruch-Initiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» müssen wir mit einem deutlichen NEIN versenken. Das NEIN-Komitee ist breit abgestützt quer durch Parteien und Organisationen. Auch der VöV Zürich ist Komiteemitglied. Das Komitee verfolgt eine sachlich-pragmatische Kampagne mit den drei Kernbotschaften:

1. Eine halbe Limmattalbahn macht keinen Sinn.

2. Ein Abbruch der Übung wäre eine Geldverschwendung.
3. Der Volkswille von 2015 gilt, ein Entscheid ist ein Entscheid.

Der eigentliche Kampagnenstart erfolgt unmittelbar nach den Sommerferien mit einer Medienkonferenz. Werden Sie Mitglied, spenden Sie und erzählen Sie es weiter – in einem Leserbrief, im Gespräch oder via socialmedia. Alle Informationen dazu auf der Komiteeseite.

ZVV 2017 solide unterwegs

Erstellt am 29.06.2018 durch VöV ZH

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 der VöV 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.

Ein alleiniger Fokus auf den Kostendeckungsgrad, um sich gegenseitig auf die Schulter zu klopfen, wäre allerdings einseitig und kurzsichtig. Daher ist ein Blick auf die beiden Seiten der Kostendeckungsmedaille sinnvoll – also auf Ertrag und Aufwand.

Ertragsseitig tragen steigende Fahrgastzahlen und je nach Ausbau und Teuerung moderate Preisanpassungen zum Erfolg bei. Ein Wachstum der Fahrgastzahlen wird vor allem durch ein gutes öV-Angebot in den dichten Stadtlandschaften erreicht, was auch siedlungspolitisch erwünscht ist. Und hier setzt der ZVV richtigerweise auch an. Preiserhöhungen dürfen nicht a priori tabu sein; bedenken sollte man aber die zunehmend tieferen Kosten beim individuellen motorisierten Verkehr (MIV).

Kostenseitig beeinflussen das Angebot bei Bahn, Tram, Bus, Schiff und Luftseilbahn und die geforderte Effizienzsteigerung bei den marktverantwortlichen Betrieben (MVU) wie z.B. SBB, VBZ, VBG oder Postauto den Kostendeckungsgrad. Niemand hat etwas dagegen einzuwenden, dass diese Verkehrsunternehmen ihren Transportauftrag effizient und zielgerichtet erfüllen. Aber der Druck auf die MVU und die Transportunternehmen ist in den letzten Jahren stark gewachsen – da braucht es Augenmass. Und selbstverständlich gibt es nach wie vor Kapazitätsengpässe, welche durch Fahrplanverdichtungen gemildert werden können – zu Lasten des Kostendeckungsgrads.

Noch ein Wort zur Kostendeckung einzelner MVU oder Linien: Auch diese darf nicht zum Spielball der Politik werden. Das Herausbrechen einzelner Puzzleteile gefährdet das Funktionieren des 1990 eingeführten erfolgreichen Verbundsystems; dies muss auch weiter das Ziel sein.

Auch wenn wir im Kanton Zürich im nationalen und internationalen Vergleich seit bald 30 Jahren ein sehr erfolgreiches öffentliches Transportwesen betreiben, bleibt das Finanzielle zwar ein sehr wichtiger Teil, aber eben nur ein Teil des Ganzen.

«Ein Plan für die Bahn»

Erstellt am 27.06.2018 durch VöV ZH

Mit der Frage «Ein Plan für die Bahn?» beginnt das bedenkenswerte Buch zum Bahnausbau in der Schweiz des NZZ-Journalisten Paul Schneeberger und 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?

Der Autor hinterfragt die Art und Weise dieser eher zufälligen und föderal als gezielten Verteilung der BIF-Gelder in einer sich schnell ändernden Zeit. Er plädiert dafür, dass eine Ideenkonkurrenz (spezielle Art von Testplanung) möglichst schon für den Ausbausritt 2035 zur Anwendung kommen sollte, um weitere Fehlplanungen zu vermeiden. Der VöV Zürich kann dieses Votum nur unterstützen, schreiben wir doch vor rund zwei Jahren im Zusammenhang mit den Zürcher Projekten Brüttenertunnel und Ausbau Stadelhofen: «Für die Ausbausritte nach STEP 2030/35 muss zwingend heute ein langfristiges Angebotskonzept ausgearbeitet werden. Nur so können die künftigen grossen Bahnprojekte richtig beurteilt werden – und aufgenommen oder eben auch verworfen werden.»

Er fordert weiter, dass die Siedlungs- und Raumpolitik ernsthaft mit der Verkehrsplanung zusammengeführt wird. Gerade das schienengebundene Massentransportmittel ist prädestiniert, Raum und Verkehr in Übereinstimmung zu bringen: «Der Ausbau der Eisenbahn ... im Sinn einer Verkehrsverdichtung nach innen und die Siedlungsentwicklung nach innen können sich gegenseitig in die Hand spielen». Die grosse Kommunikations-Herausforderung besteht darin, einer ‚leer ausgehenden‘ Region plausibel zu erklären, wieso ein Ausbau andernorts sinnvoller ist und dieser Region sogar mehr Vorteile bringt. Wenn die Zersiedlung ernsthaft angegangen wird – und das muss sie – ist die Fokussierung des Bahnausbau auf die dichten Siedlungsräume ein Muss. Sehr bildlich beschreibt Schneeberger im Schlusskapitel seine Vision eines erfolgreichen, nachhaltigen Bahnausbau: «Die Eisenbahn kann im 21. Jahrhundert für die ganze Schweiz das werden, was die Glattalbahn für den Norden von Zürich ist: Das zentrale Instrument, das Ordnung und Orientierung in die diffus gewordene Siedlungsentwicklung bringt».

Paul Schneeberger ist promovierter Historiker und hat 2017 zusätzlich einen MAS in Raumplanung abgeschlossen. Das Buch «Ein Plan für die Bahn» (Print oder e-book) ist erhältlich im Buchhandel oder unter nzz.libro@nzz.ch.

Zweidrittel lehnen Verkehrsfondsreduktion ab!

Erstellt am 11.06.2018 durch VöV ZH

Zweidrittel der abstimmenden Zürcherinnen und Zürcher lehnten am 10. Juni 2018 die Kürzung der Einlage in den Zürcher Verkehrsfondsreduktion ab! Das zeigt, dass der öffentliche Verkehrs nach wie vor einen hohen Stellenwert genießt. Politiker sollten sich künftig davor hüten, schamlos ins Verkehrskässeli zu langen, um kurzfristig Budgets zu schönen.

Aber so ganz klar scheint die Sache doch nicht. Zwar haben wir glasklar abgestimmt, dass wie bis anhin jährlich 70 Millionen als Mindesteinlage in den Fonds einbezahlt werden sollen. Der Regierungsrat wollte allerdings wegen den FABI-Beiträgen (und damit dem Wegfall der S-Bahnkosten) die Einlage auf 55 Millionen reduzieren. Dagegen wäre vermutlich kein Referendum ergriffen worden, hätte nicht der Kantonsrat daraus eine peinliche Sparübung gemacht. Damit wird dieser Kürzungsvorschlag des Regierungsrates sicher wieder auf die politische Bühne gebracht. Ob nach diesem klaren Verdikt der Bevölkerung am 10. Juni eine Kürzung von 70 auf 55 Millionen durchginge, ist fraglich. Allenfalls wäre es zielführender, gewisse B-Projekte in A-Projekte mit kürzerem Realisierungshorizont zu ändern, z.B. die Verlängerung der Glattalbahn Richtung Innovationspark in Dübendorf.

Am 10. Juni: NEIN zur Plünderung des Verkehrsfonds!

Erstellt am 16.05.2018 durch VöV ZH

«Der Verkehrsfonds ist kein Selbstbedienungsladen» schrieb der VöV Zürich bereits bei der geplanten Kürzung der Fondseinlage durch den Kantonsrat. Nun, er hat es trotz der Warnung des Regierungsrates getan, das jahrzehntelange Erfolgsprojekt ZVV nicht zu gefährden.

Aus diesem Grund wurde gegen den Kantonsrats-Entscheid das Behördenreferendum ergriffen. Politiker aus allen Parteien, vor allem Exekutivmitglieder aus Zürcher Städten und Gemeinden, unterstützen dieses Referendum im Komitee «Verkehrsfonds-Pfusch NEIN». Auch der VöV Zürich ist dabei und hofft auf die tatkräftige Unterstützung aller Zürcherinnen und Zürcher, denen ein optimaler öV im Kanton am Herzen liegt. Weitere Informationen dazu finden Sie auf der erwähnten webpage.

Medienmitteilung des Komitees

Verkehrsfonds 40 Jahre alt: «Erst mit dem Geld kommt die S-Bahn», von Stefan Hotz, NZZ vom 22.5.2018

«ÖV am Seil und im Wasser»

Erstellt am 09.05.2018 durch VöV ZH

Unter diesem Titel fand am 26. April 2018 das Frühjahresforum der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, den Bahnjournalisten Schweiz und den Schweizer Aviatikjournalisten statt, welches massgeblich vom Politologen und Fachjournalisten Kurt Metz organisiert wurde.

Die Referate zu «Seil und Wasser» aus Wissenschaft und Industrie zeigten eindrücklich, welche Rolle Seilbahnen am Boden oder in der Luft sowie Schiffe als öffentliche Massentransportmittel u.a. auch im städtischen Umfeld übernehmen können. Dabei wurde auch diskutiert, welche Bedingungen erfüllt sein sollten, damit solche Projekte erfolgreich sind.

Die einzelnen Vorträge können unter www.kurtmetz.ch > «ÖV am Seil und im Wasser» heruntergeladen werden.

Eine Tram-Maquette: Immerhin

Erstellt am 05.05.2018 durch VöV ZH

Dass die Tram-Maquette des künftigen Züritrans aus Holz gebaut ist, erahnt man erst, als es an der Medienkonferenz erwähnt wird: eine perfekte und sicher interessante Arbeit aus der VBZ-Zentralwerkstatt. Das 1:1 Modell des Typ Flexity von Bombardier ist zwar nicht funktionstüchtig aber immerhin bezüglich Aussen- und Innenraum «erfahrbar». Es lässt Vorfreude aufkommen auf die erste Lieferung Ende 2019 und die ab 2020 laufend in Betrieb genommenen 70 Fahrzeuge – mit der Option von weiteren 70 Trams.

Mit 42.9 Metern Länge ist das Flexity – das hoffentlich noch einen Namen bekommt – fast 7 Meter länger als das Cobra-Tram. Es bietet 279 Personen Platz, 91 davon sind Sitzplätze. Es erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h und schafft Steigungen bis zu 8 Promille. Es überzeugt mit einem hellen, grosszügigen Innenraum, grossen Fenstern und natürlichen Materialien, z.B. wieder schlichten Holzsitzen. Die Maquette dient als Arbeitsinstrument für das abschliessende Design. Nebst den

selbstverständlich niveaufreien Einstiegen zeigen LED-Streifen an den Türen sowie an der Front und am Heck des Fahrzeuges den Status der Fahrbereitschaft an: grün, solange Einsteigen möglich ist, rot, wenn das Tram abfahrbereit ist. Nebst gadgets wie Taschenaufhänger und USB-Anschlüssen ist ein neues Fahrassistenz-System zur Unterstützung des Fahrpersonals von Bedeutung, welches Gefahren im Fahrbereich erkennt. Dieses System wird ab Mai 2018 in einem Cobra-Tram getestet.

Check-in, check-out beim ZVV

Erstellt am 17.04.2018 durch VöV ZH

Die neue App «ZVV-Tickets», welche am 4. April 2018 den Medien präsentiert wurde, vereinfacht die Benützung des öV entscheidend. Sie richtet sich hauptsächlich an Gelegenheitsnutzer/-innen, welche ihr Billet bis anhin am Automaten (rund 59%), am Schalter (rund 10%) oder beim Busfahrer (rund 9%) kauften. Jedes fünfte Ticket wurde 2017 digital verkauft. Sowohl Käufe am Schalter als auch am Automaten sind rückläufig; nur das Billet vom Busfahrer bleibt beliebt – nicht ohne Probleme in dichten Agglomerationsverkehr.

Die neue Funktion ist ab sofort als anderthalbjähriger Markttest im ZVV-Gebiet verfügbar und wird in wenigen Wochen auch für schweizweite Reisen verfügbar sein.

Ein Wisch nach rechts vor dem Einsteigen, fahren, umsteigen, fahren, aussteigen und ein Wisch nach links. Nach der Fahrt erhält der Fahrgast eine Bestätigung. Auch eine Push-Meldung, wenn nach einiger Zeit am selben Ort kein Abmelden erfolgt. Wenn mehrere unabhängige Fahrten an einem Tag unternommen werden, prüft das System, ob letztlich eine Tageskarte günstiger käme. Am Ende des Tages werden Fahrten dem hinterlegten Zahlungsmittel belastet. Natürlich müssen dazu persönliche Daten hinterlegt werden. Diese werden jedoch ausschliesslich für den Vertrieb, die Abrechnung und allfällige Nachbearbeitung genutzt. Die Aufbewahrung der Daten ist gesetzeskonform und die App wurde vom der kantonalen Datenschützer freigegeben.

Der VöV Zürich unterstützt diese echte Innovation. Ein solches Ticketsystem ist eine effektive und kostengünstige Variante (vielleicht auch Vorläufer) zu einem weitaus teureren und technisch aufwendigeren «be in – be out»-System. Dieses würde die Fahrten automatisch erfassen, bedingte aber das Ausrüsten sämtlicher Transportmittel mit sogenannten RFID-Sensoren.

Mit der Walk-in-App «abilio», welche neu in den SOB-Zügen und Bussen funktioniert, kommt man dem «be in – be out» schon näher. Die Nutzer/-innen müssen nur ihr Smartphone aktivieren – alles Weitere erfolgt automatisch. Dank der «Bluetooth Low Energy Technologie» braucht es keine GPS-Ortung und der Akkuverbrauch wird geschont.

Das nun vom ZVV gestaltete »check-in, check«-out-Ticketing ist in das schweizweite Programm «ÖV-Ticket 2020» eingebettet. Technisch basiert die App auf der bestehenden Lösung «lezzgo» der BLS.

Weitere Infos unter www.zvv.ch/check-in

„Ein Ticket für alles“ – auch wieder fürs Schiff

Erstellt am 13.04.2018 durch VöV ZH

Dieses Motto aus der Werbekampagne 2002 ist wieder hergestellt – ein Schiff ist auch wieder ein Tram ... Der ungeliebte Schiffünfliber ist wieder weg und zwar schneller als alle dachten. Die überraschende Meldung durch die Volkswirtschaftsdirktorin Carmen Walker-Späh kurz vor Ostern erwartete niemand, da dieser Zuschlag noch vor Monatsfrist vehement verteidigt wurde.

Ob man dies als mutigen, peinlichen oder opportunistischen Schritt der Regierung einstufen will, wie dies je nach Zeitung geschrieben wurde, ist sekundär. Dieser vom Regierungsrat verordnete Zuschlag reihte sich ein in die unwürdige Budgetdiskussion im Kantonsrat im Umgang mit dem Verkehrsfonds.

Barzuschläge im ZVV-System „Ein Ticket für alles“ ist nicht zielführend, schrieb der VöV Zürich vor bald zwei Jahren. Das Schiff mag ein spezielles Transportmittel sein und mehr als andere auch im Freizeitverkehr angesiedelt. Aber der Zürichsee teilt nun mal den Kanton und die ZSG betreibt ein Massentransportmittel mit einem regulären Fahrplan. Daher wurde die ZSG mit Recht 1990 ins Verbundsystem aufgenommen. Selbstverständlich sollen Einnahmen und Ausgaben sowie Effizienz und Effektivität permanent überprüft werden. Aber das Herausbrechen einzelner Puzzleteile gefährdet das grundsätzlich erfolgreiche Verbundsystem. Der Kostendeckungsgrad einzelner MVUs oder Linien darf nicht zum Heiligtum erklärt werden. Wenn schon ist der Gesamtdeckungsgrad mit all seinen Quersubventionierungen ein Indikator. Ziel für einen optimalen öV im Kanton Zürich muss das Funktionieren des Verbundsystems sein.

Zürcher-S-Bahn: BAV gibt Güterverkehr Vorrang!

Erstellt am 23.01.2018 durch VöV ZH

Der VöV Zürich ist nicht nur «überrascht» wie der ZVV sondern 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.

Die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn per Dezember 2018 tragen mit dem Halbstundentakt der S3 dem starken Passagieraufkommen zwischen Zürich und Bülach Rechnung. Der Kanton Zürich hat aufgrund dieses Konzepts rund 230 Millionen Franken an die Infrastrukturanpassungen beigetragen. Für den VöV Zürich ist es unverständlich, dass das BAV dies nicht zur Kenntnis nimmt. Der VöV Zürich ist sich auch bewusst, dass die Konkurrenz zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr stetig zunimmt, solange nicht neue Trassen zur Verfügung stehen. Aber diese Hauruck-Übung darf nicht die sorgfältige Angebotsplanung des ZVV im stärksten frequentierten Bahnraum über den Haufen werfen. Es ist zu hoffen, dass das Fahrplanverfahren 2018/19 eine Korrektur anbringt. Dass der ZVV sich allfällig weitere Schritte vorbehält, ist richtig.

Medienmitteilung als pdf

Nachtrag 9.3.2018

ZVV reicht Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein

In der Medienmitteilung vom 9.3.2018 schreibt der ZVV, dass er gegen den Entscheid des BAV, dem Güterverkehr Vorrang gegenüber der S3 zu geben (siehe oben), Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht erhoben hat; dies mit Unterstützung der Stadt Bülach.

Nachtrag 10.10.2018

Doch Halbstundentakt der S3 ab Dezember 2018 – vorläufig

Also doch: «Die S3 kann ab Dezember wie vom ZVV geplant während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt bis nach Bülach fahren. Das Bundesgericht hat eine Beschwerde des Bundesamtes für Verkehr (BAV) abgewiesen ...». Dies schreibt der ZVV in seiner Medienmitteilung. Allerdings ist die

Regelung nur vorläufig bis zur definitiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Zumindest freut sich der VöV Zürich wie der ZVV über diese Regelung und hofft, diese hätte Bestand.

Zürich versus Basel – 1:1

Erstellt am 15.12.2017 durch VöV ZH

Während in Zürich mit dem Tram8 der VBZ über die Hardbrücke erstmals eine Tramlinie die Grenze über die Bahngleise überquert und Auftakt ist zu tangentialen Tramlinien, fährt in Basel mit dem Tram3 nach 60 Jahren wieder ein Tram nach Saint-Louis und damit über die Grenze nach Frankreich. Die offizielle Einweihung in Zürich fand am 8. Dezember statt, diejenige in Basel bzw. Saint-Louis am 9. Dezember.

Sind es bei der Hardbrücke ‚nur‘ 700 m neue Tramgleise – aber sehr wichtige, gestalten die 3.1 km Gleise nach St. Louis den Stadtraum neu. Sie bieten den vielen französischen Pendlern nach Basel ein optimales Transportmittel. Mit der bereits 2014 erfolgten Verlängerung des Trams8 nach Weil am Rhein fährt die BVB somit trinational – weltweit einzigartig.

Als ‚Herzstück‘ wurden die Tramgleise über die Hardbrücke nach Zürich West von den verschiedenen Redner bezeichnet. Sie werden dereinst auf der Brücke bis zum Milchbuck verlängert, sofern das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel durch den Kantonsrat und die Bevölkerung gut geheissen werden. Diese erweiterte Tramlinie wird den Hauptbahnhof zusätzlich entlasten und bildet zusammen mit der geplanten Tramtangente von Affoltern über Schwamendingen zum Bahnhof Stettbach einen weiteren Faden im öV-Netz des Grossraums Zürich.

An beiden Einweihungsfeiern wurde zudem immer wieder betont, dass Schienen Verbindlichkeit garantieren, etwas, was auch an unserem Podium vom 14. November dieses Jahres «Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt» bestätigt wurde. Mit dem Tram3 nach Saint-Louis wurden nicht nur Schienen gelegt und der Stadtraum aufgewertet sondern zudem zwei Kulturen noch besser miteinander verbunden.

Was in Zürich innerhalb des ZVV auch über Kantons Grenzen funktioniert, harrt allerdings in Basel noch einer Optimierung. Zwar gilt das sogenannte U-Abo länderübergreifend nach Frankreich und Deutschland, nicht aber die anderen Verbund-Abos und das GA.

Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen in STEP2030/35!

Erstellt am 29.09.2017 durch VöV ZH

11.5 Milliarden für den nächsten Ausbauschritt 2035 schlägt der Bundesrat heute vor und schickt die Vorlage in die Vernehmlassung. Damit will er vor allem «stark überlastete Strecken» entlasten. In der Vorlage sind der Brüttener-Tunnel, der Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen und der Zimmerberg-Basistunnel II enthalten. Der VöV Zürich findet das ein gutes Zeichen für den dringlichen Ausbau im überlasteten Verkehrsraum Zürich. Insbesondere eine gleichzeitige Eröffnung des Brüttener-Tunnels und des vierten Gleises am Stadelhofen würde die meisten Kapazitätsengpässe beheben.

Mit diesem Vorschlag zeigt der Bundesrat, dass er sich primär an den grössten Kapazitätsengpässen orientiert und erst sekundär auch regionale Ausbauten berücksichtigt, auch wenn das keine Freude auslösen wird bei anderen Verkehrsregionen. Aber diese Ausbauten liegen im Interesse des ganzen Bahnsystems Schweiz, weil das reibungslose Funktionieren des Bahnverkehrsraums Zürich zentral ist für ein zuverlässiges und sicheres Betreiben der Personen- und Güterbahn. Darum hat der VöV Zürich bereits früher darauf hingewiesen, dass vor weiteren Ausbauschritten 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. Auch wenn aus raum- und verkehrspolitischen Überlegungen die Prioritäten feststehen, wird vermutlich in der Vernehmlassung trotzdem das föderale Seilziehen losgehen. National- und Ständerat tun aber letztlich gut daran, sich zu überlegen, wohin eine sinnvolle Bahnreise gehen soll.

Medienmitteilung als pdf

Nein zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative!

Erstellt am 30.07.2017 durch VöV ZH

Am 24. September werden die Zürcher/-innen über den Gegenvorschlag der „Antistau-Initiative“ abstimmen. Die Vorlage sieht die absolute Bevorzugung des Autos in der Verfassung des Kantons Zürich vor. Diese ideologische Zwängerei bremst den öffentlichen Verkehr in massiver Weise aus, weshalb der VöV Zürich beschlossen hat, sich aktiv gegen diese Vorlage zu engagieren. Zudem gehören solche Detaillierungen nicht in eine Verfassung.

Damit diese unselige Verfassungsänderung verhindert werden kann, bitten wir die Mitglieder des VöV Zürich um ihre Unterstützung. Dies kann auf vielfältige Weise geschehen:

Dem Komitee beitreten

Das geht schnell und einfach übers Internet via: Komitee

Eine Spende machen

Das Budget ist knapp, darum ist jeder Beitrag willkommen auf: Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein!
Spendenkonto 88-284414-9 IBAN CH67 0900 0000 8828 4414 9

Flyer und Plakate bestellen

Auch das geht am effizientesten über die Homepage via folgendem Link: Mitmachen

Gesucht werden zudem noch kurze Testimonials von möglichst vielen Personen, die ein öffentliches Amt bekleiden und/oder in einer führenden Funktion des öV oder von Wirtschaft und Gewerbe stehen. Solche Statements sollten zwischen 250-350 Zeichen aufweisen und können mit Foto direkt an den Kampagnenleiter Fabian Molina gesendet werden: fabianmolina@me.com

Der Abstimmungstermin steht vor der Türe. Wir bitten darum, dass jegliche Form der Unterstützung möglichst schnell erfolgt, idealerweise bis spätestens Mitte August. Mehr Argumente unter Argumente

Die zur Abstimmung gelangende Verfassungsänderung behindert nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern verhindert auch eine kohärente und zukunftsgerichtete Verkehrspolitik. Der VöV Zürich ist überzeugt, dass diese Vorlage darum wuchtig abgelehnt werden muss. Wir danken Ihnen, wenn Sie sich ebenfalls mit allen Ihren Möglichkeiten für eine Ablehnung dieser Verfassungsänderung einsetzen.

2018: Aus für 18 SBB-Billet-Agenturen im Kanton Zürich?

Erstellt am 12.05.2017 durch VöV ZH

An schweizweit 52 Standorten wollen die SBB die Partnerschaften für den Verkauf von Bahnbilletten per Ende 2017 auflösen; 18 Standorte befinden sich im Kanton Zürich. Der VCS Schweiz hat im März dieses Jahres den SBB eine Petition mit rund 32'000 Unterschriften gegen diese Schliessungen überreicht. Mitunterzeichnerin war unter anderem auch unsere Dachorganisation IGöV. Der VöV Zürich versucht, differenziert Stellung zu nehmen.

Ist es nur Abbau oder auch Umbau der Vertriebsmöglichkeiten und sollte nicht an jedem Standort individuell die optimalste Lösung gefunden werden? Die Partnerschaften mit Post-, Avec-, Migrolinoläden und anderen privaten Stationshaltern haben sich zwar bewährt und werden von Bahnkunden geschätzt. Aber es rentiert trotzdem nicht – ein Billet am Schalter kostet die SBB offenbar fünf Franken. Gemäss SBB werden rund 55% der Billette an Automaten gekauft, die anderen 45% je rund zur Hälfte online oder am Schalter – also nur noch jedes fünfte Billet am Schalter. Zudem erfolgt der Verkauf der bis jetzt einträglichen Verkäufe der Generalabonnemente zunehmend online. Der VöV Zürich findet es verständlich, dass die SBB daher Überlegungen anstellen, welche Massnahmen zur Kostenreduktion zu treffen sind. Letztlich sollen sie aber auch nicht die Kosten allein tragen für allgemeine gesellschaftliche Dienstleistungen.

Aber ist die Aufkündigung der Partnerschaften mit Privaten der alleinige Weg? Immerhin 20% der Fahrgäste wünschen eine persönliche Beratung, nicht nur ältere Menschen, auch solche, die mit Automaten oder dem Internet nicht zurechtkommen. Sofern man nicht ein GA besitzt, ist der Dschungel der Sparbillette, Spezial-Aktionen, Touristikangebote, u.a.m. ein dichter. Die alternativen Vertriebs- und Informationssysteme der SBB decken zwar einen Teil der erwähnten Bedürfnisse ab. Telefonische Beratung und Bestellung über den Railservice können aber ganz schön teuer sein und der ZVV-Contact im Kanton Zürich erteilt nur Auskünfte. Ob die 24-Stunden Helpline für Billetautomaten eine wirkliche Hilfe darstellt, wenn man im Gedränge vor dem Automaten steht, wird sich zeigen. Die kostenlosen Kursangebote ‚mobilesein-mobilbleiben‘ sind ein löbliches Angebot und motivieren zudem die Menschen, selber aktiv zu sein.

Trotzdem fragt sich der VöV Zürich, ob eine Schliessung für alle betroffenen Verkaufsstellen das letzte Wort ist oder ob nicht je nach Lage des Bahnhofs kreativere Lösungen denkbar sind. Dort wo es zum Beispiel aus siedlungspolitischen Gründen erwünscht wäre, dass ein Betreiber dazu beiträgt, ein Gebiet belebter zu machen und der Laden ohnehin offen ist. Die SBB täten gut daran, sich jede betroffene Drittverkaufsstelle zusammen mit der jeweiligen Gemeinde und dem zuständigen MVU nochmals anzuschauen, um allenfalls bessere Lösungen mit einem neuen Kostenteiler zu finden. Daher sollte bei einzelnen Verkaufsstellen auch eine Fristerstreckung in Erwägung gezogen werden. Das könnte durchaus eine win-win-Situation ergeben: der Gemeinde bräuchte es einen Standortvorteil und den Betreibern des öV Goodwill der Kund/-innen, vor allem dem grössten öffentlichen Transportunternehmen SBB.

Regionaler Personenverkehr erhält Planungssicherheit!

Erstellt am 03.05.2017 durch VöV ZH

Der VöV Zürich begrüsst, dass nach dem Ständerat heute auch der Nationalrat dem vierjährigen Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr (RPV) zugestimmt und zudem den Betrag auf 4.1 Milliarden erhöht hat.

Damit erhalten Bund, Kantone und Transportunternehmen eine verbesserte Planungssicherheit.

Für den VöV Zürich ist zentral, dass die beteiligten Partner mit diesem Verpflichtungskredit eine zuverlässige Planung und bessere Verbindlichkeit im Bestellablauf erhalten. Daher ist es auch richtig, dass der Verpflichtungskredit für die ganze vierjährige Periode 2018-2021 gesprochen wurde. Für den

VöV Zürich ist es jedoch nach wie vor entscheidend, dass sich Ausbauten im öV nach verkehrs- und siedlungspolitischen Grundsätzen richten und ein langfristiges Angebotskonzept ausgearbeitet wird.

Die Aufstockung des vom Bundesrat vorgeschlagenen Kredites von 3.96 Milliarden auf 4.1 Milliarden Franken kommt der Forderung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) entgegen. Andernfalls hätte eine klare Priorisierung von Ausbauprojekten vorgenommen werden müssen.

Medienmitteilung als pdf

Hoher Pendlerabzug im Widerspruch zu Verkehrs- und Raumpolitik!

Erstellt am 20.03.2017 durch VöV ZH

Dass der Kantonsrat Zürich die vom Regierungsrat vorgeschlagene Begrenzung des Pendlerabzugs von 3000 Franken auf 5000 Franken erhöht, steht im Widerspruch zu einer konsistenten Verkehrs- und Raumpolitik. Der VöV Zürich erachtet diesen Entscheid als falsch; er passt allerdings ins Schema der bereits reduzierten Einlage in den Verkehrsfonds.

Der vom Regierungsrat vorgeschlagene Pendlerabzug von 3000 Franken bei den kantonalen undkommunalen Steuern (wie bereits eingeführt bei der Bundessteuer) wäre einerseits konsistent zu seiner Verkehrs- und Raumpolitik gestanden, um Fehlanreize beim Pendeln zu beheben. Andererseits war dieser Vorschlag gekoppelt mit einer Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG).

Der Kanton Zürich zahlt neu jährlich rund 120 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Aus diesem erhält der Kanton Zürich zwar Mittel für künftige Bahninvestitionen wie beispielsweise den Brüttenertunnel und den Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen. Gleichzeitig fehlen diese Mittel dem Kanton für Ausbauten bei Tram und Bus, die nicht über den BIF finanziert werden. Der Pendlerabzug von 3000 Franken hätte beim Kanton rund 45 Millionen Mehreinnahmen generiert, bei den Gemeinden rund 49 Millionen, zusammen also 94 Millionen Franken. Die Gemeinden sollten sich im Gegenzug zu 50% bzw. 60 Millionen Franken am BIF-Beitrag beteiligen; dazu braucht es eine Änderung des PVG. Die Differenz würde über Sparmassnahmen und die ZVV-Mitfinanzierung ausgeglichen.

Der nun erhöhte Pendlerabzug auf 5000 Franken bringt diese sorgfältig austarierte Vorlage aus dem Gleichgewicht. Zusammen mit der bereits beschlossenen Reduzierung der Verkehrsfondseinlage gefährdet oder verzögert dies weitere dringliche Ausbauten im öV wie neue Tram- und Buslinien inner- und ausserhalb der Stadt Zürich.

Medienmitteilung als pdf

«Swiss Trolley plus» nimmt Fahrt auf!

Erstellt am 18.01.2017 durch VöV ZH

Was wäre technische Forschung ohne Anwendung im Alltag? Wohl nicht viel wert. Das ist beim «Swiss Trolley plus», einem reinen Elektrofahrzeug aus Schweizer Hand anders. Sichtlich stolz präsentierten die VBZ, der Bushersteller HESS, die ETH und Berner FH, unterstützt durch das Bundesamt für Energie dieses Leuchtturmprojekt, welches Teil der Elektrifizierungsstrategie «eBus VBZ» ist. Nach erfolgreicher Testphase wird dieser erste «Swiss Trolley plus» einen fahrplanmässigen Versuchsbetrieb aufnehmen.

Der Trolleybus ist in vielen Städten ein sehr beliebtes, leistungsfähiges und flexibles Transportmittel. Während heutige Trolleybusse kurze stromlose Strecken meist mit einem Dieselmotor oder

herkömmlichen Batterien überbrücken, wird der «Swiss Trolley plus» dank Hochleistungsbatterien auch länger Strecken ohne Oberleitung fahren können. Im Gegensatz zu einem reinen Batteriebus ist er auch nicht auf eine schnelle Ladung angewiesen. Während der Fahrt an der Oberleitung oder beim Bremsen lädt er seine Batterien ständig auf. Umgekehrt liefert die Fahrt im Batteriebetrieb einen Beitrag zur Stabilisierung des Stromnetzes bei Stromspitzen. Das alles tönt einfach, ist aber sehr komplex. Und daher holten die Initianten VBZ und HESS die ETH und die BFH ins Projekt. Die BFH bringen ihr Know-how in der Batterietechnologie ein, das ETH-Institut für Dynamische Systeme und Regelungstechnik dasjenige für ein GPS-basiertes Selbstlernendes Energiemanagement. Interessant ist, dass trotz Batterien das Fahrzeug durch Leichtbauweise 1000 kg weniger wiegt als ein herkömmlicher Trolleybus. Nach erfolgreicher Testphase und Strassenzulassung wird der Bus in einem zweijährigen Feldversuch fahrplanmässig im Netz der VBZ verkehren. Da kann der VöV Zürich nur viel Erfolg wünschen.

Weiter Informationen:

Swiss Trolley Plus, VBZonline

Ausbau Stadelhofen «gefährdet»!

Erstellt am 09.01.2017 durch VöV ZH

«Die Aufnahme des Bahnhofs Stadelhofen in den Ausbauschritt 2030 ist somit heute keineswegs sichergestellt, sondern sogar gefährdet.» schreibt der Zürcher Regierungsrat in seiner Antwort auf die kantonsrätliche Anfrage 338/2016.

Eine gleichzeitige Inbetriebnahme des Brüttenertunnels und des vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen sind jedoch eine minimale Voraussetzung für einen stabilen Bahnbetrieb im Metropolitanraum Zürich – und damit für das Bahnsystem Schweiz!

Bereits im Beitrag «Der Brüttenertunnel in der 1. Priorität!» vor zwei Monaten wies der VöV Zürich darauf hin, dass diese beiden Grossprojekte als Einheit zu betrachten sind. Dies einerseits zur Umsetzung des S-Bahn2G-Konzeptes mit einer inneren und äusseren S-Bahn und andererseits für einen zuverlässigen nationalen und internationalen Fernverkehr. Da der Brüttenertunnel unbestritten im Ausbauschritt (STEP) im Zeithorizont 2030/35 gebaut werden soll, muss auch das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen zwangsläufig in die 1. Priorität eingeteilt werden. Das (Bundesamt für Verkehr) BAV weiss wohl selber, dass man einzelne Netzelemente nicht aus dem Gesamtkontext reissen darf. Die tiefere Priorisierung des Bahnhofs Stadelhofen rührt einzig von der Neubewertung der Grenzwerte für überlastete Züge her, welche mehr Stehplätze als zumutbar erachtet. Das ist allerdings ein völlig untaugliches Mass für den achtgrössten Bahnhof mit täglich über 80'000 Passagieren. Die Stehplätze sind im Raum Zürich ohnehin eine Realität und nicht das Hauptproblem, wie das ZVV-Planungschef Dominik Brühwiler in der NZZ online sagt: «Wir haben kein Problem mit dem Komfort; es ist längst Standard, dass man steht» Es gehe vielmehr um die zu langen Haltezeiten auf dem Bahnhof, wenn ein Zug ausgelastet ist und damit der Fahrplan völlig auseinanderbreche.

Ein reibungsloses Funktionieren ist jedoch zentral für ein zuverlässiges und sicheres Betreiben der Personen- und Güterbahn und liegt im Interesse des ganzen Bahnsystems Schweiz. Ein weiteres Mal erinnert der VöV Zürich an einen Abstimmungskommentar: «Auch bei FABI ist die Gefahr nicht gebannt, dass 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». Es ist daher gut wissen, dass der Regierungsrat sich beim Bund «mit allen Mitteln» dafür einsetzt, «dass die absolut dringlichen Infrastrukturausbauten wie der Brüttenertunnel und der Bahnhof Stadelhofen auch im STEP Ausbauschritt 2030 enthalten sein werden».

Verkehrsfonds ist kein Selbstbedienungsladen!

Erstellt am 08.12.2016 durch VöV ZH

Schamlos greift die Finanzkommission (FIKO) des Zürcher Kantonsrates ins Kässeli des Verkehrsfonds – als Beitrag zur Sanierung der Kantonsfinanzen. Jährlich 30 Millionen weniger soll die Einlage in den Investitionsfonds des öffentlichen Verkehrs (öV) für die nächsten drei Jahre betragen, was eine minimale Saldoverbesserung von zwei Promille des Staatsbudgets brächte. Das ist ein schlechtes Zeichen für den Umgang mit Fonds, weil diese Planungssicherheit bieten sollten. Der VöV ZH hofft, der Kantonsrat werde diesen Antrag in der Budgetdebatte zurückweisen.

Geht es nach dem Willen der FIKO, soll die Einlage in den Verkehrsfonds in den nächsten drei Jahren um jährlich 30 Millionen gekürzt werden. Ein 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 noch 20 Millionen Franken betragen.

Auch wenn kurzfristig der Fonds beim heutigen Bestand von rund 900 Millionen keinen Schaden erleidet, scheint die FIKO auszublenken, dass der Verkehrsfonds langfristig angelegt ist – also auf 20-25 Jahre. Damit werden die geplanten Langfristinvestitionen im öV finanziert, die nicht über den BIF abgegolten werden. Dann müssen über Jahre auch die Amortisationen dieser Investitionen getätigt werden. Zudem gibt dieser Fonds die Möglichkeit, allenfalls nötige Projekte aufgrund der Siedlungsentwicklung vorzuziehen. Sinkt der Fondsbestand unkoordiniert auf ein zu tiefes Niveau, muss entweder kurzfristig eine grosse Einlage vorgenommen oder wichtige Projekte werden verschoben. Der Fonds verliert so auch seinen Sinn – nämlich Planungssicherheit zu garantieren. Genau darum wurde ja auf Bundesebene der BIF für den öV und bald auch der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) geschaffen. Wenn solche Fonds zu Selbstbedienungsläden verkommen, kann man gleich wieder zu unseligen jährlichen Budgetdebatten zurückkehren. Oder will man mit dem Verkehrsfonds Politik betreiben, um Planungen beim öV zu verzögern oder zu verhindern. Der VöV ZH hofft das nicht. Eine seriöse Verkehrspolitik sieht aber anders aus. Langfristige Investitionen brauchen Planungssicherheit, gebaute Gleise müssen amortisiert werden, neue Gleise, die nicht über den BIF finanziert werden, sind im Bau oder geplant. Konkret sind das zur Zeit die Limmattalbahn, die Tramverbindung Hardbrücke, das Tram Affoltern und die Erweiterung der Glattbahn in Kloten und Dübendorf. Aber auch Investitionsbeiträge an Bushöfe und Trolleybusfahrleitungen werden aus dem Verkehrsfonds finanziert. Der ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion leisten seriöse Arbeit, nehmen ihre Verantwortung wahr und müssen letztlich Rechenschaft ablegen. Der parlamentarischen Kommission stände es gut an, dies mit Respekt wahrzunehmen, statt durch kurzsichtige Politmanöver mit einer Saldoverbesserung von zwei Promille des Staatsbudgets glänzen zu wollen. Der Kantonsrat sollte diesen Antrag in der Budgetdebatte zurückweisen.

Medienmitteilung als pdf

Bahnausbau: Langfristiges Angebotskonzept zwingend

Erstellt am 25.10.2016 durch VöV ZH

Im letzten Beitrag zum Brüttenertunnel haben wir es angesprochen: Für die Ausbauschritte nach STEP 2030/35 muss zwingend heute ein langfristiges Angebotskonzept ausgearbeitet werden. Nur so können die künftigen grossen Bahnprojekte richtig beurteilt werden – und aufgenommen oder eben auch verworfen werden.

Wenn im nächsten Jahr STEP Ausbauschnitt 2030/35 in die Vernehmlassung geht, wird das föderale Seilziehen in den verschiedenen Verkehrsregionen losgehen, auch wenn aus raum- und verkehrspolitischen Überlegungen die meisten Prioritäten feststehen. Damit muss Schluss sein! Sofern dann kein gesamtheitliches Konzept vorliegt, wohin die Bahnreise danach gehen soll, werden grosse Einzelprojekte immer wieder verschoben und den Regionen falsche Hoffnungen gemacht.

Allzu viele Stellen suggerieren uns, dass künftig das Schwergewicht auf die Kapazität und nicht auf zusätzlichen Kundennutzen gelegt werden müsse, obwohl die Zahlen der letzten fünf Jahre einen relativ starken Wachstumseinbruch zeigen, eben weil den Kunden nur wenige Verbesserungen geboten wurden. Kapazitätsausbauten nach STEP AS 2030/35, die mit grosser Wahrscheinlichkeit eine schlechte Ausnutzung und hauptsächlich Folgekosten generieren werden, dürfen keinen Platz mehr haben in Ausbauprogrammen. Wenn wir das Gewicht weiter nur auf einen Kapazitätsausbau legen, müssen wir uns nicht wundern, wenn die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur aus dem Ruder laufen und die finanziellen Mittel für den Betrieb fehlen.

Wenn man sich die Passagierfrequenzen im Schienenverkehr schweizweit anschaut, wird klar: ein Wachstum im öV findet immer bis etwa fünf Jahre nach Ausbauten statt, welche die Qualität für die Kunden verbesserten. Dann verflacht sich die Kurve wieder. Das gilt allerdings nicht für das ZVV-Gebiet, wo ein relativ kontinuierlicher Anstieg stattfindet. Warum? Weil seit 25 Jahren ein langfristiges Ausbaukonzept besteht, welches das Angebot für die Kunden laufend verbessert. Im Gegensatz zu stagnierenden öV-Frequenzen steigt das Wachstum beim MIV seit Jahren konstant an.

Wichtig ist daher, dass wir uns jetzt konkret Gedanken machen für ein langfristiges Ausbaukonzept für den Fern- und Regionalverkehr nach der Realisierung der STEP AS 2030/35-Projekte. Nur so werden wir die finanziellen Mittel zielgerichtet dort investieren können, wo wir einen möglichst hohen Kundennutzen stiften, so dass sich der Modalsplit wieder zugunsten des öV verbessert. Auch politisch können wir sinnvolle Ausbauten nur zusammen mit einem Fahrplankonzept verkaufen. Sonst fordert jede Region möglichst Ausbauten auf ihrem Gebiet, unabhängig von Kosten und Nutzen. Ohne gesamtheitliches Fahrplankonzept ist ja der Nutzen auch nicht sichtbar. Wie soll beispielsweise beurteilt werden, ob der Zimmerberg- oder der Lötschbergausbau prioritär ist? Wenn wir den Ostschweizern und den Westschweizern mit einem konkreten, detaillierten Fahrplankonzept klare Vorteile für ihre Region für Ausbauten zwischen Zürich und Olten aufzeigen können (z.B. aus der eigenen Region schneller in Bern oder Zürich, Basel oder auch anderen Regionen der Schweiz), dann besteht eine Chance, dass sich auch Stimmen für einen Ausbau ausserhalb der eigenen Grenzen finden, sonst nicht.

Der Brüttenertunnel in der 1. Priorität!

Erstellt am 21.10.2016 durch VöV ZH

Das ist zumindest vom BAV so angedacht. Wobei auch 1. Priorität heisst: nicht vor 2030! Im Ausbauschnitt (STEP) 2030/35 steht in der 2. Priorität auch der Zimmerberg-Basisunnel 2 sowie das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen oder eine Güterumfahrung von Zürich. Aber vor einem weiteren Kapazitätsausbau nach 2030/35 braucht es ein langfristiges Angebotskonzept.

Die Priorisierung des Brüttenertunnels ist richtig, da sich in diesem Verkehrsraum die grossen Bahnprobleme manifestieren: Der Regional-, Fern- und Güterverkehr nutzen dieselben Trassen und buhlen um die besten Zeitslots. In den Hauptverkehrszeiten ist das System aber am Anschlag: «Mehr Züge können nicht mehr eingefädelt werden, sonst wird der Fahrplan zu instabil» wird Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim ZVV, in der NZZ am Sonntag vom 9.10.2016 zitiert. SBB und

ZVV skizzierten darin die genannte Entlastungslinie für den Güterverkehr – allenfalls mit einem eingleisigen Gubristtunnel.

Man darf einzelne Netzelemente jedoch nicht aus dem gesamten Kontext reissen. Das heutige ausgelastete Bahnnetz lässt sich nur mit einem fein abgestimmten Gesamtkonzept weiter ausbauen. Darin müssen sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr angemessen berücksichtigt werden. Um dies zu ermöglichen sind neben den grossen Ausbauprojekten auch viele kleinere Ausbauten notwendig. SBB und ZVV haben in jahrelanger Arbeit ein funktionierendes Konzept vorgelegt, dass den Verkehrsprognosen des Güter- und Personenverkehrs im Jahr 2030 gerecht wird. Es bedingt neben kleineren Ausbauten den Bau des Brüttenertunnels und das 4. Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Falls alle Ausbauwünsche des Güterverkehrs berücksichtigt werden, so ist auch der Bau einer Güterumfahrung Zürich erforderlich. Die meisten Ziele können jedoch auch ohne Güterumfahrung erfüllt werden. Ein Ausspielen des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen mit der Güterumfahrung ist fachlich unsinnig. Falls priorisiert werden muss, so ist der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen klar zu bevorzugen. Eine gleichzeitige Eröffnung mit dem Brüttenertunnel ermöglicht die Behebung der meisten Kapazitätsengpässe im Horizont 2030.

Diese gehäufte hohe Projekt-Priorisierung im Raum Zürich löst natürlich keine Freude aus bei anderen Verkehrsregionen, wenn man auf den schweizweiten Wunschkatalog anschaut. Aber das ist kein Zürcher Egoismus, sondern liegt im Interesse des ganzen Bahnsystems Schweiz, weil das reibungslose Funktionieren zentral ist für ein zuverlässiges und sicheres Betreiben der Personen- und Güterbahn. Es ist daher dringlich, dass vor weiteren Ausbausritten nach 2030/35 jetzt ein langfristiges Angebotskonzept erarbeitet wird. Der VöV ZH erinnert dazu an seinen Kommentar zur FABI-Abstimmung vor zwei Jahren: «Auch bei FABI ist die Gefahr nicht gebannt, dass föderalistische Forderungen raum- und verkehrspolitische Anforderungen aushebeln. Der VöV Zürich wird sich auch künftig dafür einsetzen, dass sich öV-Ausbauten primär an diesen Anforderungen orientieren».

So geht's weiter im Zürcher öV!

Erstellt am 07.06.2016 durch VöV ZH

Der Mai 2016 brachte konzentriert auf den Tisch, auf welchen Grundlagen der öV im Kanton Zürich ausgebaut wird: Die Agglomerationsprogramme 3. Generation stehen im Entwurf, die ZVV-Strategie 2018-21 wurde präsentiert und kurz darauf auch die geplanten Tarifierungen.

Auch wenn die Agglomerationsprogramme 3. Generation keinen direkten Einfluss auf die ZVV-Strategie 2018-21 haben, hängen die beiden Papiere zusammen und sollten sich bezüglich Infrastrukturausbauten nicht widersprechen. Die Agglomerationsprogramme legen die langfristigen Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fest. Daraus leiten sich die Bundesbeiträge an neue Infrastrukturbauten ab. Neu sind nur noch Ausbauten beitragsberechtigt, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden. Im Kanton Zürich sind das im Zeitbereich des Agglomerationsprogramms das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn bis Kloten. Die zwei zentralen Bahninfrastrukturbauten Bahnhof Stadelhofen und Brüttenertunnel sind eine minimale Voraussetzung für die Umsetzung eines ersten Schrittes des S-Bahn2G-Konzeptes mit einer inneren und äusseren S-Bahn. Die Umsetzung der Ausbauten ist im STEP-Ausbaschritt 2030 vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt über den BIF.

Dieses Jahr wurden die Agglomerationsprogramme fast zeitgleich mit der Präsentation der ZVV-Strategie an die Öffentlichkeit getragen. Im Gegensatz zur vom Kantonsrat zweijährlich festgelegten Strategie liegen die Agglomerationsprogramme bis zum 20. Juni zur Mitwirkung der Bevölkerung auf. Die diesjährige ZVV-Strategie ist deshalb speziell, weil 2018 die 3. Etappe der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn abgeschlossen ist und eine nochmalige Angebotsverdichtung stattfindet. Besonders erwähnenswert

ist der integrale Viertelstundentakt Zürich–Winterthur mit S11 und S12 und damit verbunden das Anpassen des Busnetzes.

Ausserhalb der beschlossenen Projekte wird der öV-Ausbau im Kanton Zürich aus Spargründen eher zaghaft sein, umso mehr müssen Prioritäten richtig gesetzt werden. Die 120 Millionen, welche der Kanton jährlich in den BIF nach Bern abliefern, sichern uns zwar künftige Bahninvestitionen. Gleichzeitig fehlen diese Mittel dem Kanton. Es ist daher richtig, wenn der Kanton, wie das der Bund tut, bei seinen Steuern den Pendlerabzug auf 3000 Fr. begrenzt. Damit können Kanton und Gemeinden zumindest rund 100 Millionen wieder einnehmen. Die Gemeinden sollen sich im Gegenzug zu 50% am BIF-Beitrag beteiligen. Darüber hinaus bedeutet Sparen verzögerte Ausbauten und weitere Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen.

Und damit kommen auch die geplanten Tarifierpassungen ins Spiel, welche ab Dezember 2016 rund 3% höhere Preise vorsehen – u.a. auch der bereits andernorts erwähnte Schiffszuschlag. Hier läuft eine Vernehmlassung für Gemeinden, Verkehrsunternehmen und regionale Verkehrskonferenzen bis zum 17. Juni. Angesichts des starken Angebotsausbaus in den letzten zwei Jahren und der angespannten Finanzlage ist diese Preiserhöhung zwar nachvollziehbar. Im Auge behalten müssen wir aber die sich öffnende Preisschere zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr wurde das Autofahren in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten nämlich immer billiger.PA.

Weiter Informationen:

Agglomerationsprogramme 3.Generation

ZVV-Strategie 2018-2021

Tarifierpassungen Dezember 2016

ÖV durch zwei Initiativen gefährdet – 2 x NEIN am 5. Juni!

Erstellt am 20.05.2016 durch VöV ZH

Die eine Volksinitiative mit dem unverdächtig tönenden Titel «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» oder besser bekannt als ‚Milchkuh-Initiative‘ bringt ein ausgewogenes Verkehrsfinanzierungssystem aus dem Gleichgewicht.

Die andere Volksinitiative mit ebenso unverdächtigem, ja verführerischem Titel «Pro Service public» würde den erwähnten Service – und damit auch den öV – wohl eher schwächen als stärken.

Die ‚Milchkuh‘-Initiative fordert, dass die gesamten Einnahmen aus der Mineralölsteuer dem Strassenverkehr zufließen anstatt wie heute hälftig in den Strasse und in die allgemeine Bundeskasse. Diese Umverteilung von rund 1.5 Milliarden Franken bedingte eine Steuererhöhung oder einschneidende Sparprogramme. Kürzungen z.B. der Bildung, der Landwirtschaft oder beim öffentlichen Verkehr wären unumgänglich. Das träfe auch den öV-Ausbau im Kanton Zürich, z.B. bei der Finanzierung der Agglomerationsprogramme, deren Programmentwürfe für die 3. Generation momentan zur Mitwirkung aufliegen.

Im Gegensatz zur einseitigen Initiative schafft der Bundesrat mit der Vorlage des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsprogrammen (NAF) eine unbefristete Finanzierung. Analog dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) gehören auch beim NAF regelmässige vom Parlament beschlossene Ausbauprogramme. Der NAF ist daher das tauglichere Mittel, um die Nationalstrassen zu unterhalten und weiterzuentwickeln als die Volksinitiative.

Die «Pro Service public»-Initiative geht von der falschen Annahme aus, durch ein Verbot von Gewinn und Quersubventionierung sowie einer Beschränkung der höheren Saläre beim Bund und den bundesnahen Betrieben wie z.B. die SBB würde der sogenannte Service Public gestärkt. Insbesondere die ersten beiden Forderungen führten wohl schnell dazu, dass nicht kostendeckende Leistungen abgebaut würden. Bei Transportunternehmen würden dann beispielsweise nicht rentable Linien zur Diskussion stehen – sicher nicht im Sinn eines Service Public. Bezeichnenderweise wurde diese Initiative ohne Enthaltungen im Nationalrat mit 196:0 und im Ständerat mit 43:0 abgelehnt.PA.

Bar-Zuschläge im ZVV-System «ein Ticket für alles» nicht Ziel führend

Erstellt am 06.05.2016 durch VöV ZH

Der Zürcher Regierungsrat verlangt u.a. im Rahmen des Sparprogramms vom ZVV und von der ZSG auf dem Zürichsee auf den kommenden Fahrplanwechsel einen Seezuschlag von fünf Franken einzuführen. Ohne diese Einzelmassnahme überzubewerten, scheint es dem VöV ZH nicht Ziel führend, weitere Bar-Zuschläge (nebst dem Nachtzuschlag) auf ein Ticket im ZVV-System «ein Ticket für alles» einzuführen – erst recht nicht für Abonnementsbesitzer mit einem ZVV-Pass oder SwissPass.

Kommen als nächstes Bar-Zuschläge für die Seilbahn Adliswil-Felsenegg oder andere, nicht kostendeckende öV-Linien, welche nicht direkt als Berufsverkehr eingestuft werden? Sollen wir Berufs- und Freizeitverkehr überhaupt auseinander halten? In dieser Art eingeführt, wäre das der langsame Abschied vom Tarifverbund. Gerade die Querfahrten über den See, Küssnacht–Thalwil oder Meilen–Horgen sind (auch) Pendlerstrecken. Zuschläge wie der vorgeschlagene «Fünfliber» sind in dieser Art ein Rückschritt. Der VöV ZH unterstützt jedoch, dass Einnahmen und Ausgaben permanent überprüft und auch Tarife angepasst werden. Wir sind gespannt, wie diese von der Regierung geforderte Massnahme umgesetzt wird.

Hätten wir ein ‚E-Ticket‘-System mit automatischer Erfassung, also ein BIBO («be in be out»), könnte auch ein Mobility-pricing elegant gelöst werden – um das geht es nämlich bei solchen Zuschlägen. Zumindest bei Abo-Besitzern muss Abstand genommen werden von solchen Zuschlägen, bis nicht ein dem Stand der Technik angepasstes Erfassungssystem eingeführt ist.PA.

Sanierung Gotthard-Strassentunnel: unausgereifte Vorlage!

Erstellt am 06.02.2016 durch VöV ZH

Obwohl der VöV ZH einen zweiten Strassentunnel am Gotthard als nicht opportun erachtet, engagiert er sich nicht im Abstimmungskomitee «Nein zur 2.Gotthardröhre», wie das die IGöV als eine der Trägerorganisationen tut.

Auch wenn klar ist, dass die Sanierung des bestehenden Autotunnels durch den Bau einer zweiten Röhre auch Auswirkungen auf Zürich hätte, will der VöV ZH sein ideelles und finanzielles Engagement primär auf öV-Projekte im Grossraum Zürich beschränken.

Aber es ist vorhersehbar, dass der Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels die Agglomerationsprojekte konkurrenzierte. Daran änderte sich auch nichts mit dem geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), weil das Geld nicht reichte, um vor allem die wahren Engpässe in grossen Stadträumen zu sanieren. Verkehren auf Agglomerationsachsen täglich 100'000 Autos, werktags

teils bis 150'000, so sind es im Gotthardtunnel durchschnittlich 17'000 mit Spitzen von rund 30'000 an wenigen Wochenenden in Ferienzeiten.

Es ist eine unausgereifte Vorlage, welche mehr Fragen provoziert als Antworten liefert, unnötig Probleme generiert und von der Sanierung des bestehenden Tunnels ablenkt.PA.

Durchmesserlinie integral in Betrieb!

Erstellt am 07.12.2015 durch VöV ZH

Nun ist die ganze Durchmesserlinie (DML) Zürich fertig: nach dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und dem Weinbergtunnel werden nun auch die 395m lange Kohledreieckbrücke und die mit 1156m längste SBB-Brücke Letzigraben dem Betrieb übergeben.

Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 werden täglich 460 Züge den Durchgangsbahnhof passieren, 140 im Fernverkehr und 320 im S-Bahnverkehr. Dann werden die grosszügig konzipierten und bis jetzt eher unternutzten Perrons sich dichter mit Reisenden füllen – was wohl auch das Bahnhofgewerbe freut. Damit verbunden sind grössere Änderungen bei S-Bahn- und Buslinien: ZVV und SBB publizieren dies auf ihren webpages. Geniessen Sie Fahrt über die neuen Viadukte mit wunderbarer Aussicht auf Zürich – und wer es mag in die Berge!

Nachdem das Riesenprojekt abgeschlossen ist, kehrt wohl langsam etwas Bauruhe ein am Zürcher Hauptbahnhof. In diesem Zusammenhang sei die Frage gestattet, ob weitere Ausbauten – vor allem in anderen Schweizer Grossstädten – zwingend über die Hauptbahnhöfe führen müssen. Ohne die grosse Leistung des DML-Baus zu schmälern, stellt sich der NZZ-Journalist Paul Schneeberger dieser Frage anlässlich der Fertigstellung und des Fahrplanwechsels in seinem Beitrag vom 24. November 2015: Ein Ideenwettbewerb für die Bahn. Dieselbe Frage stellte sich auch schon Prof. Ulrich Weidmann, der (Noch)-Leiter des ETH-Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Beide Autoren kommen zum Schluss, dass Tangentiallinien um die Hauptbahnhöfe herum mit Halt in Stadtbahnhöfen das Bahnsystem entlasteten. Am Beispiel Zürich kämen da die Bahnhöfe Altstetten, Oerlikon und Enge ins Spiel, was ja auch nicht ganz neu wäre.PA.

Zürcher/-innen sagen JA zur Limmattalbahn!

Erstellt am 23.11.2015 durch VöV ZH

Der VöV Zürich freut sich sehr, dass die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem Bau der Limmattalbahn mit über 64.5 Prozent deutlich zugestimmt haben; einzig der betroffene Bezirk Dietikon lehnt die neue Bahn mit 54.1 Prozent ab.

Linienführungsstreit und Angst vor Verkehrschaos scheinen hier das Nein angeführt zu haben. Diesem Entscheid muss mit entsprechender Information während des Baus Rechnung getragen werden.

Die Zürcher Stimmberechtigten haben mit dem deutlichen Ja 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; sie ist daher auch ein städtebauliches Projekt. Der Strassenraum wird aufwertet und die Interessen von Fussgängern und Velofahrenden berücksichtigt.

Voraussichtlich kann 2017 mit dem Bau der neuen Stadtbahn begonnen werden.PA.

Weitere Informationen erhalten Sie unter limmattalbahn-ja.ch/ und www.limmattalbahn.ch/

Limmattalbahn ist auch Siedlungsentwicklung

Erstellt am 07.09.2015 durch VöV ZH

Das Limmattal ist neben dem Glattal und Zürich Nord eine sehr stark wachsende Stadtregion. Um den Verkehr in diesem hoch belasteten Gebiet bewältigen zu können, ist die Limmattalbahn (LTB) die richtige Antwort - als Ergänzung zum Grobverteiler S-Bahn und dem Bussystem.

Als Stadtbahn ist sie wie die Glattalbahn (GTB) eine Strassenbahn, ein Tram und geeignet, die Orts- und Quartierzentren optimal zu erschliessen. Im Gegensatz zur Tangentialverbindung Glattalbahn verläuft die Limmattalbahn radial aus der Stadt Zürich hinaus entlang bestehender Verkehrsachsen. Sie ist aber auch ein städtebauliches Projekt, da sie den Strassenraum aufwertet und die Interessen von Fussgängern und Velofahrenden berücksichtigt. Da sie mehrheitlich auf einem Eigentrassée verkehrt und ähnlich lange Haltstellenabstände wie die GTB aufweist, wird eine relativ hohe Fahrgeschwindigkeit erreicht.

Bezüglich Sicherheit flossen zahlreiche Erfahrungen aus dem Betrieb der GTB ein. Wie die GTB besitzt auch die LTB dieselbe Spurbreite wie die Trams der VBZ; damit ist eine Verknüpfung mit dem VBZ-Netz sichergestellt und eine allfällige Weiterführung Richtung Hardplatz möglich.PA

Der VöV Zürich empfiehlt am 22. November 2015 ein JA zur Limmattalbahn. Und werben Sie dafür auch in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis!

Weitere Informationen erhalten Sie unter limmattalbahn-ja.ch/

Limmattalbahn nimmt Finanzhürde in Zürich und im Aargau!

Erstellt am 05.05.2015 durch VöV ZH

Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat am 5. Mai 2015 ebenso glasklar dem Kredit zum Bau der Limmattalbahn zugestimmt wie schon der Zürcher Kantonsrat am 30. März dieses Jahres. Der VöV ZH ist sehr erfreut, dass die beiden Parlamente über alle Parteien hinweg die Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser zweiten Stadtbahn anerkennen.

Ein Wermutstropfen bleibt, dass im Gegensatz zum Kanton Aargau im Kanton Zürich wohl ein Referendum zustande kommen wird mit einer Abstimmung Ende 2105. Auch wenn das ein demokratisch legitimes Instrument darstellt, schiene es dem VöV ZH konstruktiver, an einer optimalen Linienführung und Gestaltung der Limmattalbahn mitzuarbeiten. Insbesondere, wenn man sich die letzten öV-Abstimmungen im Kanton Zürich mit chancenlosen Referenden anschaut.PA.

25 Jahre Zürcher S-Bahn und ZVV!

Erstellt am 01.05.2015 durch VöV ZH

Der VöV ZH gratuliert mit! Der Start der Zürcher S-Bahn und des Zürcher Tarif- und Verkehrsverbundes (ZVV) Ende Mai 1990 stellten für den Grossraum Zürcher eine neue öV-Ära dar. Zudem war der ZVV der erste Verkehrsverbund in der Schweiz.

Nun werden Ende Mai diese 25 Jahre Zürcher S-Bahn gefeiert – zu Recht. Der Erfolg dieses Projektes ist enorm und beflügelte damals wohl weitere Verkehrsverbände.

Der VöV ZH freut sich mit und feiert auch ein wenig sich selber. Sein Gründungsjahr 1982 war nicht ganz zufällig kurz nach der erfolgreichen S-Bahnabstimmung. 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).“

Und der VöV ZH engagierte sich fortan bei den einzelnen S-Bahn-Teilergänzungen und den Tramnetzerweiterungen und unterstützte Abstimmungskämpfe. Zu Jubiläumsfeiern – oder allenfalls danach, insbesondere bei einer erfolgreichen Zeit und Strategie, gehört auch ein Ausblick. Dieser muss auch zum Anlass genommen werden, die bisherige Strategie und Struktur 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 öV begleiten. Damit wir auch beim nächsten Jubiläum auf eine sehr erfolgreiche öV-Geschichte in der ‚Metropole‘ Zürich anstossen können.PA.

Basler-Tram 8 fährt nach Deutschland

Erstellt am 05.01.2015 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.

Und 2018 soll es ja mit dem Tram 3 auch nach Frankreich gehen - nach Saint Louis. Von der Infrastruktur her keine Riesenbrocken, aber bezüglich grenzenlosem Trambetrieb sehr. Zu dieser grossen Leistung gratuliert der VöV Zürich den BVB und den politisch Verantwortlichen in Basel und Weil am Rhein. Wenn man bedenkt, wie wir uns schon an einer Gemeindegrenze die Zähne ausbeissen mit dem Betreiben von Trambahnen - ob in Basel oder Zürich!.PA.

Tram 2 fährt nicht über den Bahnhof Altstetten

Erstellt am 05.01.2015 durch VöV ZH

Das hat der Zürcher Stadtrat anfangs Dezember 2014 aufgrund der Empfehlungen aus dem «Dialog Altstetten» entschieden. Der VöV Zürich bedauert zwar den Entscheid aus übergeordneter Sicht, sieht aber angesichts der grossen lokalen Opposition eine Neuplanung als unabdingbar.

Der VöV Zürich war in dieser Begleitgruppe durch den Präsidenten, Peter Anderegg, vertreten. Für die weitere Planung ist sicher zentral, das die Linienführung der geplanten Limmattalbahn im Zürcher Stadtbereich nochmals genau unter die Lupe genommen wird, damit der S-Bahnhof Altstetten optimal mit dem innerstädtischen Tram- und Busnetz verbunden werden kann. Die beiden Parlamente in Zürich und Aargau werden im Frühjahr 2015 den Kredit für die Limmattalbahn behandeln. Da vermutlich das Referendum ergriffen wird, findet eine Volksabstimmung voraussichtlich im November 2015 statt. Der VöV Zürich bleibt dran.PA.

Ausbauschritt 2030 Zürcher S-Bahn!

Erstellt am 05.01.2015 durch VöV ZH

Der VöV Zürich begrüsst die Eingabe des ZVV für die Planung des Projektes S-Bahn 2G (2.Generation) nach 2018, konkret für den Ausbauschnitt 2030.

Mit den Schlüsselbauten Brüttenertunnel und dem vierten Gleis am Bahnhof Stadelhofen werden zentrale Infrastrukturprojekte geplant und mit dem inneren und äusseren S-Bahn-Gürtel wichtige Rollmaterialbeschaffungen zeitgerecht eingespeist. Insbesondere ist richtig und zentral, dass dieser Ausbau im Einklang mit der vom Kanton postulierten Siedlungsentwicklung erfolgt. Das entspricht auch der Strategie des VöV Zürichs, der sich primär für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich einsetzt. Damit wird im engeren Verkehrsraum in und um Zürich ein städtischer Takt von S-Bahn, Tram und Bus ermöglicht. Dazu ist auch das Tramnetz zu erweitern und die Rollmaterialbeschaffung zügig voran zu treiben. PA.

Tram Hardbrücke Ende 2017 in Betrieb!

Erstellt am 01.12.2014 durch VöV ZH

Zustimmung zur Tramverbindung Hardbrücke mit 66% und Ablehnung der Volksinitiative Bahnhof Stadelhofen mit 67%. Der VöV Zürich ist erfreut über diese Resultate; sie zeigen, dass Abstimmungen zum öffentlichen Verkehr differenziert und kritisch betrachtet werden.

Mit der Zustimmung zur Tramverbindung Hardbrücke kann eine tangentiale Netzerweiterung optimal ins Zürcher Tramnetz eingebunden werden. Das Verknüpfen, Vernetzen und Verbinden der verschiedenen Verkehrsträger S-Bahn, Tram und Bus stärkt den bereits heute leistungsfähigen öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich.

Mit der Ablehnung der Initiative Bahnhof Stadelhofen ist der Weg frei, damit der Bund diesen Ausbau mit dem vierten Gleis rasch weiterplanen kann. Der Bund anerkennt klar und deutlich diesen dringlichen Ausbau. Der Projektierungskredit wurde daher bereits mit dem FABI-Beschluss genehmigt und die Arbeiten werden aufgenommen. Zusammen mit dem Brüttenertunnel wird der Regional-, Fern- und Güterverkehr im Grossraum Zürich optimiert. Der VöV Zürich bleibt dran!

Anschluss sichern: JA zum Tram Hardbrücke!

Erstellt am 27.10.2014 durch VöV ZH

Der VöV Zürich empfiehlt ein überzeugtes JA zur Tramverbindung Hardbrücke, über welche am 30. November abgestimmt wird. Er hat zudem die Federführung des JA-Komitees übernommen. Warum? Seit zwei Jahren setzt der VöV Zürich seinen Fokus auf den Ausbau des öV im Grossraum Zürich. Und das Tram Hardbrücke passt als tangentialer Faden im Zürcher öV-Netz in diese Strategie.

Verknüpfen, vernetzen, verbinden ist zentral bei der Optimierung der verschiedenen Verkehrsträger S-Bahn, Tram und Bus. Die entscheidenden Argumente für das Tram Hardbrücke sind klar:

- Stärkt den Kanton Zürich als attraktiven Standort mit leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen
- Bindet den Bahnhof Hardbrücke als «Tor zur Stadt» aus allen Teilen des Kantons optimal an das städtische Tramnetz an
- Ermöglicht viele neue Direktverbindungen und kürzere Reisezeiten
- Verbindet die grossen Entwicklungsgebiete mit ihren bedeutenden Infrastrukturen ohne Umwege

- Entlastet die überfüllten Tramlinien im Zentrum rund um den Hauptbahnhof.

weitere Infos zum Tram Hardbrücke, Abstimmungsflyer Tram Hardbrücke

Ausbau Bahnhof Stadelhofen: Richtige Lösung – falsche Finanzierung!

Erstellt am 27.10.2014 durch VöV ZH

Die VCS-Initiative verfolgt das richtige Ziel - keine Zweifel. Der Bahnhof Stadelhofen benötigt ein viertes Gleis und eine niveaufreie Abzweigung nach Tiefenbrunnen. Dies soll möglichst rasch realisiert werden. Aber die Initiative fordert eine falsche Finanzierung.

Die Randbedingungen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur haben sich nach Annahme der FABI-Vorlage im Februar dieses Jahres komplett geändert. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist – und dies ist vom Bund klar und deutlich anerkannt – Sache des Bundes. Der Projektierungskredit wurde daher mit dem FABI-Beschluss genehmigt und die Arbeiten werden aufgenommen. Die VCS-Initiative kann damit den Bau nicht beschleunigen.

Der Kanton Zürich leistet seinen Beitrag an den Bahninfrastrukturausbau über eine jährliche Pauschale an den Bund in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken. Dies ist etwa doppelt so viel wie jährlich in den letzten 25 Jahren durchschnittlich seitens des Kantons Zürich in die SBB investiert wurde. Bei Annahme der Initiative müsste der Steuerzahler demnach darüber hinaus auch noch den Bahnhof Stadelhofen finanzieren und ihn sozusagen doppelt bezahlen. Der Rest der Schweiz würde sich freuen. Der VCS will diese neuen Randbedingungen leider nicht anerkennen und so müssen wir als Verein, der die Förderung des öffentlichen Verkehrs in seinem Namen hat, am 30. November leider einmal mehr gegen eine öV-Vorlage antreten. Schade.PA.

Ausbau Bahnhof Winterthur - ein dringlicher Schritt

Erstellt am 21.09.2014 durch VöV ZH

Der von SBB und Stadt am 9. September 2014 vorgestellte Ausbau des Bahnhofs im Rahmen der Fertigstellung der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn um das Jahr 2018 ist ein sehr dringlicher Ausbau und wird vom VöV Zürich begrüsst.

Bereits heute sind z.B. die Passagierströme während der Hauptverkehrszeiten am Limit. Zudem erlauben die Anpassungen im Gleisbereich mit effizienteren Spurwechseln die Aufnahme von mehr Zügen; die S11 und S12 werden dann zum viertelstündlich verkehren. Ebenso werden die geplanten Perronanpassungen grössere Züge zulassen. All das führt zu noch grösseren Passagierströmen, die schnell und sicher geführt werden müssen. Diese wollen SBB und Stadt mit einer fast viermal breiteren Unterführung Nord teils auffangen. Hier sieht der VöV Zürich einen ersten Schritt zur Verbesserung des Personenmanagements. Mittel- und langfristig braucht es aber weitere Massnahmen. Beispielhaft führen wir hier einige auf: eine zusätzliche Unterführung Süd, Überlegungen zur besseren Nutzung anderer Stadtbahnhöfe zur Entlastung des Hauptbahnhofs oder die städtebauliche Entwicklung rund um den HB Winterthur.PA.

siehe dazu auch den Artikel von Vorstandsmitglied Willy Germann

Meilenstein Durchmesserlinie Zürich

Erstellt am 12.06.2014 durch VöV ZH

Gratulation an alle Beteiligten! Sie haben einen weiteren Meilenstein in der erfolgreichen ÖV-

Geschichte des Kantons Zürich gesetzt. Und eine geschickte Strategie zur terminlichen und finanziellen Punktlandung hat sich bewährt. Oder wie es SBB CEO Andreas Meyer anlässlich der Teileröffnung vom 12. Juni sagte: „Time, Budget and Quality“ stimmen.

Jetzt werden der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und der fünf Kilometer lange Weinbergtunnel dem Verkehr übergeben, die ganze Durchmesserlinie mit dem Fernverkehr Ost-West folgt im Dezember 2015.

Chapeau! an alle Involvierten: den Stimmberechtigten des Kantons Zürich für die Kreditsprechung, dem Kantonsrat für die speditive Behandlung, dem souverän handelnden Regierungsrat bei der Vorfinanzierung zur Sicherung des Baubeginns, dem kompetenten Projektteam unter der Leitung von Roland Kobel und den zahlreichen Arbeitern, die dann auch tatsächlich Hand anlegten und im Schweiße ihres Angesichts Großartiges schufen.

Das darf wirklich gefeiert werden!

Auch wenn nun eine weitere öV-Infrastruktur dem Betrieb übergeben wurde, die Optimierung und der Ausbau des Schienenverkehrs im Kanton Zürich und insbesondere im Großraum Zürich geht weiter: Abschluss 4. Teilergänzung Zürcher S-Bahn bis 2018, Planung einer inneren und äusseren S-Bahn, Ausbau Bahnhof Stadelhofen, neue Stadtbahnen oder der Brüttenertunnel. Solche Vorhaben dienen auch der Stabilisierung und Zuverlässigkeit des Bahnbetriebes.PA.

Tariferhöhung ja, aber ...

Erstellt am 05.05.2014 durch VöV ZH

Der nationale Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (VöV) hat auf den Fahrplanwechsel 2014/15 eine Tariferhöhung von 2.9% beschlossen. Damit soll ein Teil der Lücke von rund 90 Millionen im Regionalverkehr gedeckt werden. Ebenfalls nachziehen wird der ZVV mit rund 2.5% und hat dies nun in die Vernehmlassung geschickt.

Der VöV Zürich sagt zu diesen Erhöhungen ja, aber ...

Zum Ja: Insbesondere im ZVV-Gebiet findet am 15. Juni 2014 mit der Teileröffnung der Durchmesserlinie und der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn ein gewaltiger Schub beim öV-Angebot statt. Zudem werden Tram- und Busangebote laufen ausgebaut. Infrastrukturausbauten und neues Rollmaterial bei S-Bahn, Tram und Bus dürfen sich sehen lassen. Der Kostendeckungsgrad im ZVV-Gebiet beträgt ca. 60%; Kanton, Gemeinden und Nutzer/-innen teilen sich die Kosten. Eine moderate Erhöhung der Nutzerfinanzierung ist unter diesen Prämissen nachvollziehbar und akzeptabel.

Zum aber: Eine gesamtschweizerische, lineare Erhöhung der Billetpreise, obwohl die Kosten primär im Regionalverkehr anfallen, ist doch etwas fragwürdig. Mehr Transparenz, wohin die Mehreinnahmen fließen und über die langfristige Tarifentwicklung ist gefragt. Es darf sich auch nicht die Mentalität einschleichen, Bund und Kantone könnten sich bei Angebotsbestellungen aus der Pflicht stehlen und die Nutzer überdurchschnittlich zur Kasse beten. Zur Dämpfung der Nachfrage ist aus ökologischer Sicht eine höhere Nutzerbeteiligung grundsätzlich nicht falsch. Eine Erhöhung der öV-Tarife sollte aber nicht permanent weit über der Teuerung liegen und die Schere zwischen den Nutzerabgaben beim öV und MIV darf sich nicht weiter öffnen, sonst wird der Verlagerungseffekt vor allem im Freizeitverkehr verpuffen.PA.

Eine Stadtbahn ist eine «Strassenbahn»!

Erstellt am 05.05.2014 durch VöV ZH

Die nach dem jüngsten Unfall Ende April 2014 mit der Glattalbahn (Tram12) geäusserte Kritik, diese Stadtbahn sei eine Fehlplanung, ist für den VöV Zürich nicht nachvollziehbar und ungerechtfertigt.

Erst kürzlich passierte auch in der Stadt Zürich wieder ein tragischer Tramunfall. Auch wenn jeder Unfall bedauernswert und einer zu viel ist - vor allem wenn Personen verletzt oder getötet werden: Das Konzept bleibt richtig, eine Stadtbahn oder ein Tram primär im Strassenraum verkehren zu lassen. Selbstredend sollen alle Ziel führenden Massnahmen getroffen werden, um Kollisionen auf ein Minimum zu beschränken - ob inner- oder ausserhalb der Stadt Zürich. Andererseits muss uns allen auch bewusst sein, dass wir uns im städtischen, verkehrsintensiven Raum bewegen, was entsprechendes Verhalten mit sich bringt.

Abgesehen von den Kosten für Kunstbauten über und unter dem Boden spricht vor allem die Stadtraumgestaltung für «Strassenbahnen»: wo ein Tram fährt, wird der Strassenraum aufgewertet und Passagiere wollen möglichst ebenerdig ein- und aussteigen. Stadtbahnen und Trams spielen als «Strassenbahnen» einen ihrer Haupttrümpfe aus. Der VöV Zürich ist überzeugt, dass die neuesten Erkenntnisse nicht nur bei der Glattalbahn einfließen werden sondern auch bei der geplanten Limmattalbahn und weiteren Tramausbauten.PA.

Limmattalbahn integral bauen!

Erstellt am 25.03.2014 durch VöV ZH

Der VöV Zürich ist ebenso wie der Regierungsrat Zürich erfreut, dass der Bundesrat in seiner Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen die Limmattalbahn als Gesamtprojekt höher priorisiert (Medienmitteilung Regierungsrat vom 26.2.2014).

Mit dem in Aussicht gestellten Bundesbeitragssatz von 35% für das Agglomerationsprogramm ‚Limmattal‘ anerkennt der Bund die Wichtigkeit der Massnahmen zur Entwicklung dieser Region. Insbesondere die Limmattalbahn wird neben der S-Bahn eine zentrale Funktion übernehmen, um den Verkehr in einem bereits hoch belasteten Gebiet überhaupt bewältigen können. Und wie der Regierungsrat in seinem Beschluss Nr.1185 vom 23. Oktober 2013 festhält: „Das Stadtbahnprojekt und die Siedlungsentwicklung bedingen sich gegenseitig“.

Die erste Bauphase von Altstetten nach Schlieren in der Priorität A war unbestritten, aber wichtig ist, dass nun auch die zweite Bausphase wenigstens in Priorität B eingestuft wurden – auch wenn beide beteiligten Kantone die ganze Bahnstrecke gerne in Priorität A gesehen hätten. Damit ist die Finanzierung der ersten Phase ab 2015 über das Agglomerationsprogramms 2. Generation gesichert und ab 2019 diejenige der Strecke von Schlieren bis Killwangen zu Lasten des Agglomerationsprogramms 3. Generation. Die Kosten teilen sich die Kantone Zürich und Aargau sowie der Bund. Sofern der Baubeginn 2017 klappt, könnte die stufenweise Inbetriebnahme ab 2019 erfolgen. Dieses Jahr wird auch die Betreiberwahl stattfinden und dann durch diesen die Rollmaterialbeschaffung. Im Sinne eines Gesamttramsystems innerhalb der Metropole Zürich sollen zukunftsweisende Lösungen anvisiert werden.PA.

FABI vom Stimmvolk angenommen!

Erstellt am 10.02.2014 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.

Mit fast Zweidrittel Zustimmung ist das ein gesichertes Resultat, aber nicht mehr zu vergleichen mit früheren 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 verkehrspolitische Anforderungen aushebeln. Der VöV Zürich wird sich auch künftig dafür einsetzen, dass sich öV-Ausbauten primär an diesen Anforderungen orientieren.
Peter Anderegg, Präsident VöV Zürich

FABI ist wichtig für Zürich!

Erstellt am 14.01.2014 durch VöV ZH

FABI bildet eine solide Grundlage zur Sicherung der Finanzierung für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die am 9. Februar 2014 zur Abstimmung kommende Bundesvorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) bildet eine solide Grundlage zur Sicherung der Finanzierung für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz und vor allem auch im Kanton Zürich. Daher ist für den Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV Zürich) eine Annahme dieser Vorlage zentral, um die bereits verwirklichten und geplanten Bahnausbauten im Kanton optimal nutzen zu können. Die im nächsten Sommer in Teil-Betrieb gehende Durchmesserlinie ist das eine, die angedachte 2. Generation Zürcher S-Bahn das andere. Zudem profitiert der Kanton Zürich mit FABI und den darin enthaltenen Ausbausritten des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) ab 2030 von weiteren Angebotsverbesserungen im Fern- und Regionalverkehr – auch im Zürcher Oberland. Um die wichtigen Bahngrossprojekte mit einem Zeithorizont 2030 realisieren zu können, wird mit FABI bis 2025 die Projektierung für den Kapazitätsausbau folgender Schlüsselprojekte aufgenommen: Zürich–Winterthur (Brüttener Tunnel) und Bahnhof Stadelhofen (4. Gleis), Zürich-Zug (Zimmerberg–Basistunnel II) und Ausbau Zürich–Aarau.

www.fabi-ja.ch

Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel? Ja, ganz sicher!

Erstellt am 26.11.2013 durch VöV ZH

Das ist die einhellige Meinung der Podiumsteilnehmer

Prof., Dr. Ulrich Weidmann von der ETH,

István Szalai, CEO von Garaventa und

Dr. Peter Vollmer, a. Direktor von Seilbahnen Schweiz.

Zusammenfassendes Fazit aus Sicht des Moderators Peter Anderegg

- Seilbahnen im urbanen Raum – ob Luft- oder Standseilbahnen – sind als ergänzende Transportmittel zu begrüssen
- Der erfolgreiche Einsatz von Seilbahnen in städtischen Räumen darf nicht isoliert betrachtet werden sondern als weiterer Faden im öV-Netz
- Die städtebauliche Integration der ganzen Infrastruktur ist ein zentraler Erfolgsfaktor
- Pilotprojekte sind erwünscht und erhöhen die Akzeptanz durch der Bevölkerung

- Seilbahnen müssen als öffentliches Verkehrsmittel auch so finanziert und in Verbundsysteme integriert werden
- Die Hersteller besitzen die Erfahrung und das technische Know-how, Seilbahnen in Städten zu bauen