

PRESSECOMMUNIQUÉS 2001 – 2004

PRESSECOMMUNIQUÉS 2+3/04

Gubristtunnel darf nicht den Durchgangsbahnhof überholen

Angesichts der Sparmassnahmen des Bundes droht die Realisierung des Durchgangsbahnhofes um Jahre verzögert zu werden. Unterdessen läuft die Planung für die dritte Röhre des Gubristtunnels der A1 an. Somit könnte der West-Ost-Autoverkehr früher verflüssigt werden als der Bahnverkehr auf der wichtigen West-Ost-Transversale mit dem Engpass Zürich.

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) fordert, dass das ursprüngliche Bauprogramm für den Durchgangsbahnhof mit Realisierung bis 2012 auf jeden Fall eingehalten wird, zumal der Kanton Zürich 580 Mio Franken daran bezahlt. Das heisst, der Kapazitätsengpass im Knoten Zürich muss beseitigt werden vor der Eröffnung des Gubristtunnels.

Unterstützung für die Bahnreform 2: Auch Bahnpersonal soll für Sicherheit präsent sein

Der VöV-ZH unterstützt die allgemeine Stossrichtung der Bahnreform 2. Insbesondere begrüsst er die weitgehende Beseitigung der ungleichen Behandlung von SBB und Privatbahnen im Bereich der Infrastruktur. Um die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu begünstigen, befürwortet er auch die Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreise. Allerdings nur soweit dies nicht zu einer Quersubventionierung auf Kosten des Personenverkehrs führt und diesen von der Schiene verdrängt.

Von besonderer Bedeutung für die Region Zürich mit den Sicherheitsproblemen ist der Ersatz des bisherigen Bahnpolizeigesetzes durch ein neues Gesetz über den Sicherheitsdienst. Auch diesen Teil der Bahnreform 2 unterstützt der VÖV, denn es ist künftig für alle Verkehrsmittel gültig. Wenn aber alle finanziellen Mittel auf die uniformierte Transportpolizei konzentriert werden, geht das auf Kosten kundendienstlicher Leistungen. Der VÖV fordert darum ausdrücklich, dass auch besonders ausgebildetes Betriebs- und Fahrpersonal mit sicherheitspolizeilichen Aufgaben betraut werden kann.

PRESSECOMMUNIQUÉ 4/03

Vernehmlassung: Anschluss der Schweiz ans europäische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz

Überall ein wenig und doch nicht viel

Auch der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV ZH) hat sich im Rahmen der Vernehmlassung zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz geäußert, weil die Agglomeration indirekt von dieser Vorlage ebenfalls betroffen ist.

Der VöV ZH hält in seiner Stellungnahme fest, dass das ganze Konzept nur dann Erfolg hat, wenn auch die Zentren wirkungsvoll mit den Neubaustrecken verbunden sind, was bei der vorliegenden

Vorlage nicht oder nur in ungenügender Masse der Fall ist. Beim Durchgangsbahnhof ist zu befürchten, dass seine Realisierung verzögert wird und bei den Zufahrtsstrecken nach Zürich wird weder Zürich Oerlikon - Winterthur noch Bülach - Schaffhausen in erster Priorität ausgebaut. Schlimmer noch: Der Hochgeschwindigkeitsanschluss nach Basel fehlt gänzlich.

Dank des Ausbaus der TGV- Strecke Mülhausen-Dijon (Rhein-Rhone) wird mehr als die Hälfte der Schweiz von schnelleren Verbindungen nach Paris profitieren können. Deshalb verdient der Ausbau dieser Strecke oberste Priorität. Ebenso soll in erster Linie die Anbindung von Genf ans TGV- Netz in Frankreich vorangetrieben werden, weil davon der überwiegende Teil der Westschweiz profitieren wird.

Es besteht die Gefahr, dass wegen des fehlenden Ausbaus der Zufahrtsstrecken rund um Zürich die S-Bahn und der internationale Verkehr gegeneinander ausgespielt werden. Dagegen wird der VöV ZH sich mit allen Mitteln zur Wehr setzen. Miteinander und nicht gegeneinander muss die Devise lauten.

PRESSECOMMUNIQUÉ 3/03

S-Bahn Schweiz fördern und nicht gefährden!

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV ZH) fordert nicht nur die Realisierung des Durchgangsbahnhofes nach dem geplanten Zeitplan bis 2012, sondern auch die Weiterführung der übrigen Ausbauprojekte zu Gunsten der Bahn. Das vom Bundesrat vorgelegte Sparprogramm gefährdet diese Projekte und wird abgelehnt.

Der Schienenverkehr im Raum Zürich platzt aus allen Nähten Sparen kommt langfristig teuer zu stehen

Die Pannen und der schwere Unfall in Zürich Oerlikon haben es gezeigt: Jede Störung oder Streckenblockade wirkt sich sofort auf das ganze Netz der SBB. Mit anderen Worten: Der Knoten Zürich steht heute schon an seiner Kapazitätsgrenze. Dabei wird Bahn 2000 in einem Jahr sowie die höchst dringende, dritte Teilergänzung der S-Bahn mit einem verdichteten Angebot noch mehr Zugfahrten bringen. Abhilfe bringt einzig der zweite Durchgangsbahnhof mit einem Tunnel zum Bahnhof Oerlikon. Die Inbetriebnahme ist nach ursprünglichem Plan für 2012 vorgesehen.

Ein weiterer Engpass, durch den sich fast der ganze West-Ost-Verkehr zwängt, ist die Doppelspur Effretikon-Winterthur. Die baureife Entlastung, in Form des so genannten Brüttenertunnels, wurde 1997 im letzten Moment auf eine spätere Ausbauphase verlegt.

Wenn nicht die heute noch grosse Attraktivität der S-Bahn Zürich rapid zurück gehen soll, ertragen die Infrastrukturausbauten absolut keine weitere Verzögerung. Dies droht indessen wegen den geplanten Sparmassnahmen auf Bundesebene. Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV ZH) warnt vor solchen kurzsichtigen Manövern. "Langfristig kommt der Investitionsrückstand teuer zu stehen in Form von Staus auf Schiene und - in der Folge - auch auf der Strasse", gibt VöV-Präsident Kurt Schreiber zu bedenken.

Elektronik statt Beton - und die Folgen

Bahn 2000 kommt nicht zuletzt darum um anderthalb Milliarden Franken günstiger als geplant zu stehen, weil das ursprüngliche Projekt unter dem Titel "Elektronik statt Beton" umgekrempelt wurde. Gemeint war vorab der Verzicht auf Streckenausbauten (speziell Kurvenbegradigungen am Jura-fuss) zugunsten des Einsatzes von - intelligent gesteuerten - Neigezügen, den heutigen ICN. Allgemein gesagt bedeutet die Philosophie: Wo überall möglich, wird durch top moderne Leitsysteme die Kapazität der bestehenden Schieneninfrastruktur erhöht, statt diese auszubauen.

Das ist durchaus sinnvoll, wird doch so der eingesetzte Franken optimal ausgenutzt. Indessen darf nicht übersehen werden, dass auf diese Weise das Schienensystem stärker belastet, schlussendlich überlastet wird, wie dies die in der Vergangenheit häufig aufgetretenen Störungen in aller Deutlichkeit aufgezeigt haben.

BUNDESSPARPROGRAMM 2003 - FOLGEN FÜR DEN ÖV

"Sparen" gegen Treu und Glauben

Das "Sparpaket" des Bundes, welches richtigerweise als Entlastungsprogramm bezeichnet wird, weil der Bund damit weniger spart als vielmehr sich durch Verschiebungen von Aufgaben und Verpflichtungen auf Kosten anderer zu entlasten sucht, hätte - wenn es unverändert umgesetzt würde - im Verkehrsbereich schwerwiegende Folgen. Der Vorstand der Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) hat sich darum an seiner letzten Sitzung intensiv mit diesen Fragen auseinandergesetzt. Dabei herrschte grosse Besorgnis darüber, dass als Folge der vorgeschlagenen Massnahmen der heutige Standard des öffentlichen Verkehrs künftig nicht mehr gehalten werden könnte. Der notwendige weitere Ausbau wäre in hohem Mass in Frage gestellt.

Der öffentliche Verkehr wäre nach dem bundesrätlichen Vorschlag gleich dreimal betroffen. Mit der teilweisen Zweckentfremdung von Erträgen der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA), von der Kürzung des Zahlungsrahmens gemäss Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB und von der Reduktion der Bundesbeiträge an die Abgeltungen im Regionalverkehr. Im Kanton Zürich geht es um Investitionen wie den Zimmerberg-Basistunnel, den Durchgangsbahnhof Löwenstrassen und die Leistungssteigerung zwischen Oerlikon und Winterthur und um das Angebot des Zürcher Verkehrsverbundes.

Dem Parlament wird nicht die Streichung bestimmter Investitionen und Angebote beantragt. Es geht um die Beschränkung der dafür notwendigen Ressourcen. Der VöV-ZH will darum bewusst nicht einzelne Objekte oder gar die berechtigten Anliegen einzelner Landesteile gegeneinander ausspielen. Er erachtet jedoch die einzelnen Massnahmen als übertrieben und zum Teil als staatsbürgerlich fragwürdig. Insbesondere geht es nicht an, den Stimmberechtigten zur Finanzierung von Investitionen des öffentlichen Verkehrs eine LSVA zu beantragen und dann einen Teil ihrer Erträge für andere Zwecke abzuzweigen. Das geht ganz klar gegen Treu und Glauben. Auch die Kürzungen bei der Leistungsvereinbarung mit der SBB ist ein Vertragsbruch. Mit der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die SBB zur Erreichung eines bestimmten Ziels und der Bund zur Leistung eines auf vier Jahre festgelegten Zahlungsrahmens. Gestützt auf diese Vereinbarung schliesst die SBB ihrerseits Verträge mit anderen Partnern ab, die sie nur einhalten kann, wenn auch der Bund seinen Verpflichtungen nachkommt. Die unternehmerische Verantwortung der SBB, wie sie mit der Bahnreform angestrebt wurde, wird vom Bund mit Füßen getreten. Auch ein sparerer Bund muss seine Verträge

einhalten. Bei den Abgeltungen für den Regionalverkehr geht es offen um eine Lastenverschiebung auf die Kantone. Und weil diese ebenfalls mehrheitlich finanzielle Probleme haben, ist die Aufrechterhaltung des heutigen Verkehrsangebots gefährdet, wovon vor allem Randgebiete betroffen wären - mit den entsprechenden strukturellen und raumplanerischen Konsequenzen.

Verschiebungen von Investitionen sind keine echten Einsparungen. Sie belasten die künftigen Generationen und kosten meist mehr. Sie sind besonders fragwürdig, wenn das Volk dafür eine besondere Finanzierung beschlossen hat und die Mittel zweckgebunden vorhanden sind. Der VöV-ZH lehnt darum die "Sparmassnahmen" im Verkehrsbereich im vorgesehenen Umfang ab und verlangt, dass die dringend nötigen Investitionen, insbesondere der zweite Durchgangsbahnhof in Zürich, ohne Verzug realisiert werden.

PRESSECOMMUNIQUÉ 2/03

S-Bahn Schweiz fördern und nicht gefährden!

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV ZH) fordert nicht nur die Realisierung des Durchgangsbahnhofes nach dem geplanten Zeitplan bis 2012, sondern auch die Weiterführung der übrigen Ausbauprojekte zu Gunsten der Bahn. Das vom Bundesrat vorgelegte Sparprogramm gefährdet diese Projekte und wird abgelehnt.

Eben erst ist mit Bahn+Bus 2000, Neat und mit dem Aufbau bzw. der Planung von S-Bahn-Systemen in acht Agglomerationen eine Politik eingeschlagen worden, welche einen jahrzehntelangen Investitionsrückstand der Bahn einigermassen ausgleichen sollte. Nun sollen dem öffentlichen Verkehr 700 Mio Franken Bundesgelder entzogen werden, wovon nicht bloss Investitionen zurück gestellt oder gar gestrichen werden müssen, sondern auch ein Kahlschlag des Angebotes in den wirtschaftlich benachteiligten Randgebieten droht. Darüber hinaus will der Bundesrat 20 % der LSVA-Gelder in die allgemeine Bundeskasse fliessen lassen, was darauf hinausläuft, dass auf kaltem Wege eine neue Bundessteuer eingeführt und der Volkswille klar missachtet wird.

Der VöV hält mit allem Nachdruck fest, dass der öffentliche Verkehr nicht nur ein Service Public ist, sondern auch eine Gesamtheit darstellt. Darum kann es nicht angehen, dass Einzelprojekte wie Durchgangsbahnhof Löwenstrasse in Zürich, Zimmerbergtunnel (Neat-Zufahrt ab Zürich), dringend nötige Kapazitätssteigerung Oerlikon-Winterthur, Monte Ceneri-Basistunnel, S-Bahn Tessin mit Anbindung des Flughafens Malpensa, S-Bahn Genf gegeneinander ausgespielt werden.

Letztlich werden alle diese Projekte zu einem äusserst dicht vernetzten ÖV-System - auch S-Bahn Schweiz genannt - zusammen gefügt, das noch mehr zum freiwilligen Ein- und Umsteigen insbesondere auf die Bahn führen wird. Das darf nicht durch extreme Sparmassnahmen gefährdet werden.

Durchgangsbahnhof kommt - aber später

An der gestrigen GV des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV) wurde bekannt, dass der von den Stimmbürgern im September 2001 mit fast 82 Prozent gutgeheissene Durchgangsbahnhof nicht dem Sparprogramm des Bundes zum Opfer fällt. VÖV-Präsident Kurt Schreiber informierte die gut 40 Anwesenden, dass die Finanzierung gesichert sei. Allerdings habe die Leistungsvereinbarung, auf deren Basis die SBB finanziert werde, eine Reduktion von 130 Millionen Franken erfahren. "Das heisst im Klartext, dass sich die Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs verzögern wird." Um wie viele Jahre sei im Moment noch unbekannt. Damit ist der VÖV nicht einverstanden. Der EVP-Kantonsrat forderte in seinem Eröffnungsreferat: "Der Durchgangsbahnhof wird der ganzen Schweiz zugute kommen und er muss somit ohne weitere Verzögerung realisiert werden."

Stau vor der am meisten benutzten Weiche in der Schweiz?

Im weiteren freute sich Kurt Schreiber über die Verbesserung, welche demnächst der neue Doppelspurtunnel Zürich - Thalwil bringe: verbesserte Fahrplanstabilität dank einem markant verbesserten Betriebsablauf. Auf der anderen Seite entstehe ein neuer Flaschenhals in Thalwil, weil dort die Gleise aus dem Tunnel in diejenigen der Stammlinie entlang dem See münden. "Wahrscheinlich handelt es sich um die am stärksten befahrenen Weichen in der Schweiz", mutmasst Schreiber.

Langfristiger Konflikt Nah-/ Fernverkehr

Entlastung bringe dereinst der Zimmerbergtunnel - die Fortsetzung des Tunnels von der bereits erstellten Abzweigung im Tunnelinnern in den Raum Zug -, bloss sei dieses Vorhaben in weite Ferne gerückt, weil zuerst der Ceneri- und erst dann der Zimmerbergtunnel realisiert werden soll. "Somit bleibt dieser Engpass mit all seinen Unzulänglichkeiten viel zu lange bestehen." Eine erste Konsequenz mache sich bereits bemerkbar: Der Viertelstundentakt am linken Seeufer mit S 8 und S 1 lasse sich nur dann realisieren, wenn auch der Interregio zur halben Stunde Zürich-Luzern durch den Doppelspurtunnel geführt werde. Damit falle der heutige Halt in der Enge weg. "Somit werden zwei Anliegen gegeneinander ausgespielt", befürchtet Kurt Schreiber, "dasjenige des Fernverkehrs und dasjenige des Nahverkehrs."

Im fachkundlichen Teil informierten Karin Stiefel-Rothen, Geschäftsführerin der Behindertenkonferenz und ZVV-Direktor Franz Kagerbauer über die geplanten Verbesserungen zugunsten Behinderter, wozu erstere auch Sportverletzte, Menschen mit Kinderwagen, Velos und höheren Alters zählt. Kagerbauer erläuterte das Projekt "MobilPlus", das sowohl das Fahren als auch die Infrastrukturen wie Haltestellen, Billettautomaten etc. anvisiere.

SBB investieren eine Milliarde Franken Vogelschauperspektive des VÖV Zürich über den Bahnknoten Zürich

Währenddem die Menschen in ihren Zügen über das Wipkinger-Viadukt kurven, wird gleich daneben, aber einige Meter tiefer, intensiv an einer neuen Unterwerfung gearbeitet. Sie ist eines der

wichtigsten einer ganzen Reihe an Projekten im Rahmen des Bahnknotens Zürich. Ein Augenschein des VÖV Zürich vor Ort.

Wenn im Dezember 2004 die erste Etappe von Bahn 2000 in Betrieb geht, dann bedeutet das eine noch grössere Zahl an Zügen. Zudem fahren alle Fernzüge in einem verkürzten Zeitraum ein und aus (20 statt heute 26 Minuten) und belegen dann die ganze Haupthalle.

Grossbaustelle zwischen den Gleisen

Eine solche Leistungssteigerung kann nur durch Entflechtung der einfahrenden von den ausfahrenden Zügen erreicht werden. Dazu wird eine Bahnunterführung (Unterwerfung) neben dem Wipkinger-Viadukt erstellt. Unweit daneben ist eine weitere für die Züge Richtung Süden bereits teilweise in Betrieb. Im Hinblick auf die Renovation bzw. Erweiterung des Viaduktes gegen den Bahnhof hin auf vier Spuren – ebenfalls zwecks Entflechtung der Fern- und S-Bahn-Züge – wird eine provisorische Brücke erstellt.

Vom Dach des neuen Unterwerks – das Gebäude mit den zuführenden Starkstromleitungen – bietet sich ein Panoramablick über den ganzen Baustellen-Komplex. 60 Teilnehmende der Frühlingsexkursion des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VÖV) profitierten davon.

Planungs- und Bewilligungsrekord

Die lang anhaltenden Regenfälle haben uns die Arbeit sehr erschwert“, klagt Erich Wiedemann, Ingenieur der Grossprojekte Knoten Zürich, „dennoch sind wir im Zeitplan und im Kostenrahmen“. Dabei ist das schlechte Wetter noch das kleinste Problem: Wegen der Vorverlegung des Startes von Bahn 2000 um ein halbes Jahr und der Umdisposition des Projektes Wipkingerviadukt (des bis gegen den Bahnhof Wipkingen geplanten, am Widerstand der Anrainer gescheiterten so genannten „Fil Rouge“) kam der Ausbau der gesamten Bahnanlagen – Investitionssumme eine Milliarde Franken – unter enormen Zeitdruck: „In einer absoluten Rekordzeit von drei Monaten für Projektierung ging das über die Bühne und alle betroffenen Kreise haben beim Bewilligungsverfahren vorbildlichst zusammengearbeitet“, lobt Wiedemann. Eine weitere Unterwerfung steht auch in der Nähe des Bahnhofes Altstetten vor der Vollendung. Der VÖV (Präsident Kantonsrat Kurt Schreiber) konnte sich anlässlich der Extrafahrt mit einer S-Bahn-Komposition vor Ort ein Bild vom Baufortschritt machen