

Jahresbericht 2019/2020 IGöV Zürich

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

1. Themen

Multimodale Mobilität ... aber richtig! 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. Trotzdem gewichtet der Zürcher Regierungsrat in seiner Vernehmlassung des Bundes zu «Multimodalen Mobilitätsdienstleistungen» die Risiken einer einseitigen Öffnung der Vertriebskanäle zu Recht höher und lehnt die Vorlage in dieser Form ab. Die **IGöV Zürich** kommentierte die kritischen Sichtweisen der Zürcher Regierung und der öV-Branche in ihrem web-Beitrag.

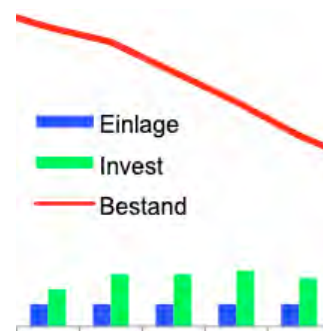


«SBB – was nun?» – ein brisantes Buch Das gefiel nicht allen, was da der Politologe Matthias Finger vorschlägt – aber seine Thesen sind lesens- und bedenkenswert. In seinem Buch «SBB – was nun? Szenarien für die Organisation der Mobilität in der Schweiz» argumentiert er gut untermauert, dass das hochtechnische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

Keine Senkung der Verkehrsfonds-Einlage! Im Juli 2019 nahm die **IGöV Zürich** Stellung zur Vernehmlassung des Regierungsrates zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG). betr. Senkung der jährlichen Verkehrsfonds-Einlage von 70 auf 55 Millionen. Diese Reduktion schien der **IGöV Zürich** weder politisch noch verkehrs- und raumplanerisch geschickt angesichts der künftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich – vor allem in städtischen Räumen. Die **IGöV Zürich** nahm Stellung dazu.

Das fand offenbar auch eine Mehrheit der befragten Gemeinden, Parteien, Verkehrsunternehmen, Planungsregionen, regionale Verkehrskonferenzen, Verkehrsverbände und interessierte Personen. In 58 von 111 eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Senkung abgelehnt.

Der Regierungsrat verzichtete im November 2019 daher auf eine entsprechende Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr.



Erstes Züri-Tram über die Zürcher Stadtgrenze! Anfangs September 2019 wurde die 1.Etappe der Limmattalbahn bis Schlieren in Betrieb genommen – freie Fahrt bis Schlieren Geissweid für

Tramlinie 2. Die 2.Etappe bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach und das Stück zwischen Bahnhof Altstetten und Farbhof wird auf den Fahrplanwechsel Dezember 2022 in Betrieb gehen.

Eigentlich war 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 VBZ-Tramlinie 10. Hoffen wir, dass sich auch Gegner der Limmattalbahn mit dem Tram aussöhnen, welches eine urbane Struktur in dieses Gebiet bringt. Die **IGöV Zürich** ist überzeugt, dass das Projekt im Dezember 2022 zeit- und kostengerecht abgeschlossen wird.



Willkommen Flexity Zürich! Am 15. November 2019 rollte das erste Flexity-Trams von Bombardier gediegen vor die geladenen Gäste im VBZ-Zentrum in Altstetten. Endlich, kann ich nur sagen,



durch eine verzögerte Kostengutsprache und Rekurse rund vier Jahre später als geplant. Der Name Flexity ist übrigens eine Wortkonstruktion aus flexibel und City. Zum Zeitpunkt der IGöV-GV dürfte das zweite Tram eingetroffen sein, bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 sollten 10 Fahrzeuge auf Zürcher Schienen rollen. Geplant ist, das erste Flexity ab Frühsommer 2020 im Kursbetrieb einzusetzen – mit vorgängig umfangreichen Tests im realen Fahrbetrieb. Das gegenüber dem Cobra rund 7 Meter längere Flexity transportiert gut 25% mehr Fahrgäste. Bestellt sind 70 Flexity, welche bis 2024 ausgeliefert werden, über optionale 70 weitere Trams wird wohl dieses Jahr entschieden werden.

Zürich ab: ICE4 – Giruno – TGV-Lyria Im August 2019 stand der erste **Giruno** von StadlerRail frisch getauft auf den Namen «San Gottardo» in Bellinzona, im November dann einer mit dem Namen «Zürich» im Hauptbahnhof. Aber hier wurden gleich drei neue HGV-Züge getauft bzw. vorgestellt, die ab Dezember 2019 die Schweiz bahnmässig komfortabler und schneller an Europa anbinden. Der neue ICE4 «Zürichsee» bietet gegenüber dem heutigen ICE1 20% mehr Platz, der komplett erneuerte Doppelstock-TGV Lyria, welcher den einstöckigen TGV ersetzt, gar 30% mehr. Und auf der Gotthardachse wird der Giruno nach Lugano verkehren. Im Gegensatz zu Deutschland sind Italiens Zulaufstrecken fertig gestellt bei der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels. Prognostizierte Fertigstellung der Rheintalstrecke: 2040!? Da sind wohl ernsthafte Gespräche mit Frankreich zu führen betreffend einer linksrheinischen Alternativroute.



Trotzdem: Wenn auch München mit dem «Astoro» in dreieinhalb Stunden erreicht wird (vermutlich leider erst ein Jahr später als geplant – Ende 2021) ist die Metropole Zürich auf der Schiene besser kontinental erreichbar. Ausserdem wollen die SBB und die ÖBB den Nachtzugverkehr von und nach der Schweiz weiterentwickeln, um die offenbar attraktiven Nachtzüge wiederzubeleben.

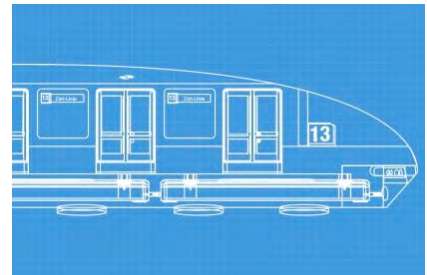
Keine Tramtangente am Rosengarten – zumindest vorläufig! So unser Titel, nachdem die Zürcher Stimmbevölkerung am Abstimmungssonntag am 9. Februar 2020 das Spezialgesetz und den Rahmenkredit je mit rund 63% Nein-Stimmen abgelehnt haben. Im Abstimmungskampf machte die **IGöV Zürich** Werbung für ein Ja: **Keine Tramlinie ohne Autotunnel!** Das

Gesamtverkehrsprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel von Stadt Zürich und Kanton Zürich wurde von der **IGöV Zürich** unterstützt. Daher habe ich als Präsident der **IGöV Zürich** zusammen mit der Präsidentin des ACS Zürich, RuthENZler, das Co-Präsidium des Komitees «JA zur Chance Rosengarten» übernommen.



Aber nun bleibt alles beim Alten – zumindest mittelfristig: Keine dringend benötigte Tramtangente zwischen Zürich Nord und Zürich West/Süd, keine Lösung für den Autoverkehr und keine Quartieraufwertung. Wir waren überzeugt, dass dieses Generationenprojekt eine langfristig Investition in Schiene und Strasse gewesen wäre. Aber die **IGöV Zürich** bleibt dran!

VBZ-Netzentwicklung 2040 denkt Strategie 2030 weiter An der Medienkonferenz vom 18.2.2020 stellten der zuständige Stadtrat Michael Baumer, VBZ-Direktor Guido Schoch und der Leiter Marktentwicklung Thomas Hablützel einen etwas andern Prozess vor, um den öV der Zukunft für Zürich weiterzuentwickeln. Der VBZ-Netzstrategie fürs Jahr 2040 wollen die Verantwortlichen ein Zukunftsbild 2050 voran gehen lassen. Alle interessierten Verkehrsteilnehmenden im Zürcher Verkehrsraum können sich bis zum 25. März 2020 vernehmlassen – persönlich an walk-ins oder digital über die Plattform vbz2050.ch. Dort sind sämtliche Informationen zum Projekt erhältlich. Danach werden sich Fachleute mit den Wachstumsprognosen von Wohn- und Arbeitsplätzen, Verkehrsströmen und Mobilitätstrends auseinandersetzen, Die **IGöV Zürich** begrüsst dieses Projekt in eine spannende Verkehrszukunft.



Ausführliche Informationen zu diesen und weiteren Themen finden Interessierte auf unserer webpage www.igoev-zh.ch.

2. Verein

Die letztjährige Generalversammlung der **IGöV Zürich** fand am 26. März 2019 statt. Zu Gast waren wir bei der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft AG (ZSG). Das Unternehmen, das zu rund 40% Stadt und Kanton Zürich sowie zu je 30% den Seegemeinden und Dritten gehört, wurde uns von Direktor Roman Knecht näher gebracht. Die ZSG ist seit 1990 als eines von acht marktverantwortlichen Unternehmen (MVU) im ZVV integriert. Schlagzeilen machte die ZSG vor zwei, drei Jahren, als der Regierungsrat den Schiff-Fünfliber einführte und bereits ein Jahr später wieder abschaffte. Die **IGöV Zürich** hatte diesen systemfremden «Bar-Zuschlag» kritisiert. Herzlichen Dank dem Gastgeber, den beteiligten Mitarbeitenden der Werfführung und der anschliessenden Bewirtung.



«Knapper Strassenraum in Städten: Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?» war das Thema für den Herbstanlass vom 5. November 2019.

«Kommt der öV unter die (Velo-)Räder?» so der Titel des Referates von Rupert Wimmer. Auch wenn es nicht primär um öV gegen Velo ging, wurden in der nachfolgenden Podiums-Diskussion dazu einige kritische Fragen aufgeworfen. Die Entwicklung in der gebauten Stadt stellt die Verkehrsplanung vor neue Herausforderungen. Nebst dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem motori-

sierten Individualverkehr (MIV) sowie den Fussgängern beanspruchen Zweiräder in jeder Form zunehmend ihren Platz im beschränkten Verkehrsraum.

Die Veranstaltung konnte nicht DIE Lösung präsentieren, wie der knappe städtische Raum optimal befahren werden soll; das wäre vermessen gewesen. Vertreter/-innen des öV, der Fussgänger, der Velofahrenden und der Hochschule diskutierten Lösungsansätze, welche die zielgerichtete Effizienz in den Vordergrund stellen. Es sollte nicht darum gehen «wer setzt sich durch und wer gibt nach», wie das Rupert Wimmer formulierte. Echter Konsens aufgrund von Fakten ist gefragt, um Lösungen für die Koexistenz auf dem begrenzten Verkehrsraum zuzulassen.

Ausführliche Informationen dazu und zu früheren Veranstaltungen finden Interessierte auf unserer webpage www.igoev-zh.ch > Agenda.

3. Ausblick

Ein wichtiges Thema in diesem Jahr ist die von den VBZ angestossene Diskussion zur VBZ-Netzentwicklung 2040. Damit verbunden ist auch die Frage, welche Lösungen für die öV-Nord-West-Tangente am Rosengarten kurz- und mittelfristig sowie langfristig möglich sind. Auf dem «Radar» bleibt, welche Verkehrsmittel die Verkehrsprobleme in städtischen Räumen am effektivsten lösen. Ein mögliches Thema könnte auch die Tarifierung sein, d.h. die bereits eröffnete heisse Diskussion zwischen Bund und den Verkehrsverbänden bezüglich harmonisierter Billetpreise, Spartickets und Abgeltungen. Nach wie vor auf der Traktandenliste bleibt das schnelle und sichere Führen von Passagierströmen in Bahnhöfen. Der ZVV-Nachtzuschlag entfällt – wegen Verträgen vermutlich leider erst 2022. Vor bald zehn Jahren war ich im Kantonsrat Mitunterzeichner eines Postulats, welches das Nachtangebot ins Grundangebot des ZVV aufzunehmen wollte.

Thema und Ort für die Herbstveranstaltung am 3. November 2020 stehen noch nicht fest.

4. Dank

Mein Dank geht auch dieses Jahr vor allem an meine langjährigen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand für ihr kritisches Mitdenken und die eingebrachte Fachkompetenz der Verkehrsunternehmen, der Stadt Zürich und der ZHAW. Dank unseren Vertretern in den Verkehrskommissionen von Kantons- und Nationalrat haben wir Zugang zu den Abläufen in den Parlamenten, was wir sehr schätzen. Auch neue, an den heutigen öV-Herausforderungen interessierte Vorstandsmitglieder sind willkommen. Das sachorientierte Engagement für eine siedlungsgerechte Mobilität soll Maxime der **IGöV Zürich** bleiben.

Mein Dank geht auch an die Einzelmitglieder, Gemeinden und Firmen, die uns in irgendeiner Weise unterstützen. Sie alle tragen zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bei. Lassen Sie uns wissen, welche Themen Ihnen unter den Nägeln brennen. Und werben Sie in Ihrem Umfeld für die **IGöV Zürich**. Ich hoffe, sie bleiben dabei, um im Kanton Zürich das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs verkehrs- und siedlungsgerecht optimal auszubauen.

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