

## **Sektion Zürich**

### **Texte der Homepage "Aktuell" der Sektion Zürich (Zusammenfassung bis 3.3.2012)**

#### **Rückblick Mitgliederversammlung vom 3. März 2012 Zürich-Flughafen**

Die Sektion Zürich schreibt Pro Bahn Geschichte. Ungefähr so könnte man die Mitgliederversammlung 2012 zusammenfassen. Dauer: Rund 5 Stunden, Rekordanzahl Teilnehmer/innen und exklusive Örtlichkeiten. Wenn dies alles zusammenpasst, kann es nur zu einem Grossefolg führen.

Pünktlich um 14.15 Uhr begrüusste der Vorsitzende die 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Sitzungszimmer "Bern" des Hotels Radisson Blu. Der statutarische Teil konnte innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens und ohne grosse Diskussionen abgewickelt werden. Die minutiöse Planung und die absolut hervorragende Vorbereitung durch Jean-Pierre Baebi trugen massgebend dazu bei. Nach der kurzen Pause folgte ein Referat der Herren Roman Marti und Thomas Schweizer (beide SBB) zum Thema „Vierspurausbau Olten – Aarau“, mit dem Kernprojekt des Eppenbergtunnels. Hervorragend und mit grösster Kompetenz präsentiert, Danke und Bravo.

Anschliessend genossen wir eine Besichtigung der Betriebszentrale Ost unter kundiger Leitung von Marc Reber und Team SBB. Das Betreten des wohl zurzeit „Allerheiligsten“ der SBB ist nicht einfach so für jedermann möglich. Dass wir es geschafft haben, verdient Respekt und Dank. Mit grossem Engagement für die Mitarbeitenden hat die SBB moderne und ansprechende Arbeitsplätze geschaffen. Zum Schluss wurden die Gäste zum ehemaligen Kontrollturm (Tower) gebeten, wo in luftiger Höhe, bei bestem Wetter und tollster Aussicht ein kleiner Apéro offeriert wurde.

Dies alles wurde nur möglich, dank einem hervorragenden Beziehungsnetz. Besonderen Dank gebührt Jean-Pierre Baebi. Ohne seine tatkräftige Unterstützung wäre die Umsetzung unserer damaligen Idee wohl kaum möglich gewesen. Ebenfalls grossen Dank dürfen die Vertreter der SBB entgegennehmen. Zwischenverpflegung sowie Sitzungszimmer wurden uns zur Verfügung gestellt, inklusive der Führung durch die BZ Ost.

Es zeigte sich einmal mehr, wenn ein tolles Rahmenprogramm zusammengestellt werden kann, erhöht sich automatisch die Teilnehmerzahl. So hatten wir nicht nur die Mitgliederversammlung als solches, sondern auch eine Horizonterweiterung. Eisenbahn heute und in Zukunft. Die wenigsten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten wohl eine detaillierte Ahnung des Projektes „Vierspurausbau Olten–Aarau“, sowie die Funktionsweise einer Betriebszentrale, welche übrigens die modernste der Welt ist. Dass der ehemalige Kontrollturm heute für besondere Gastronomie genutzt wird, ist wohl auch nicht weltbekannt.

4. März 2012 / Urs Schaffer

#### **Tramverbindung Hardbrücke – wichtiger Meilenstein erreicht**

Infrastrukturkonzession erteilt (Communiqué VBZ 2.3.12)

[....Mehr](#)

#### **Neues Mitglied des erweiterten Vorstandes**

[... Mehr](#)

#### **Pro Bahn Schweiz organisiert laufend Veranstaltungen für die Mitglieder**

Am Freitagabend, 25. November 2011, wurde zur Besichtigung der Baustelle Bahnhof Zürich-Löwenstrasse eingeladen. Dies deshalb, da wegen Überbuchung an der ersten Besichtigung, anlässlich der Mitgliederversammlung 2011, nicht alle InteressentInnen berücksichtigt werden konnten. Dieses Teilbauwerk der zukünftigen Durchmesserlinie geht im Jahre 2014 in Betrieb. Das gesamte Investitionsvolumen beträgt über zwei Milliarden Schweizer Franken. 30 Personen sind der Einladung gefolgt. Im Informationszentrum wurde kurz orientiert und anschliessend gingen die drei Gruppen auf

den sehr interessanten und kompetent begleiteten Rundgang. Es war sehr imposant und beeindruckend zu erleben, was hier unter Tag und unter Betrieb geleistet wird. Der sehr interessante Anlass wurde zum Schluss mit einem kleinen Apéro gekrönt. Die SBB als Bauherrin führt täglich Besichtigungen und Informationsanlässe durch. Die Bevölkerung wird laufend über das aktuelle Geschehen auf dieser Grossbaustelle informiert, was auch unsererseits sehr geschätzt wird. Besten Dank an die Organisatoren. Die Sektion Zürich von ProBahn Schweiz wird auch in Zukunft für die Mitglieder interessante Veranstaltungen im und um den öV organisieren.  
Urs Schaffer (25.11.2011)

## **Doch durchgehende Verbindung Baden – Waldshut**

Über die historische Rheinbrücke zwischen Koblenz AG und Waldshut (D) verkehren ab dem Fahrplanwechsel moderne Domino-Züge. Diese Züge sind im Gegensatz zu den älteren NPZ Züge schwerer. Die modernisierten Domino-Züge waren zunächst als zu schwer für die alte Rheinbrücke befunden worden, da sie eine zu hohe Achslast aufweisen. Für die Fahrt über die älteste noch in Betrieb stehende Eisenbahn Fachwerkbrücke Europas gelten jedoch strenge Regeln. Es wurde nach Lösungen gesucht und es wurde auch eine gefunden. Die Züge dürfen nicht schneller als 30 km/h über die Brücke fahren. Zudem müssen die Passagiere in den Zwischen- und Steuerwagen Platz nehmen. Der Triebwagen bleibt aus Sicherheitsgründen geschlossen. Die Passagiere werden mit Durchsagen im Zug über die Massnahmen informiert.

Die Sektion Zürich von ProBahn Schweiz freut sich über diesen Entscheid, da insbesondere für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auf das mühsame Umsteigen in Koblenz entfällt.  
Jean-Pierre Baebi (17.11.2011)

## **Durchfahren ist keine Lösung**

Ab Fahrplanwechsel wollen die SZU mit einzelnen Zügen in Wildpark-Höfli durchfahren, weil die Züge wegen der zusätzlich eingereihten Niederflur-Doppelstockwagen schwerer werden und die Türöffnungszeiten ein wenig länger dauern. Insgesamt geht es um 45 Sekunden. Deshalb soll an dieser Station durchgefahren werden – wahrlich keine kundenfreundliche Lösung – weder für die dortigen Anwohner und Anwohnerinnen noch für Besucherinnen und Besucher des Wildparks. Kommt dazu, dass ab Adliswil kein alternatives Busangebot bereitgestellt wird.

Die betroffenen Gemeinden und Städte zahlen mehr als hunderttausend Franken als Beitrag für eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Geldmittel, die an die Transportunternehmungen ausgerichtet werden. Diese Mittel dienen dem Zweck, das Angebot zu halten und zu verbessern, sicherlich nicht zum Verschlechtern.

Uebrigens Behindertengleichstellung darf nicht Angebotsverschlechterung bedeuten. Solche Vorschläge sind keine Lösungen sondern stellen den Weg des geringsten Widerstandes dar. Deshalb fordert Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich, die SZU auf, diese kundenunfreundliche Praxis – die im Uebrigen nur am Rande im Voraus kommuniziert worden ist – gar nicht erst einzuführen.

## **Tramverbindung Hardbrücke einen Schritt weiter.**

Die Sektion Zürich von ProBahn Schweiz freut sich ausserordentlich über die Pressemitteilung der Stadt Zürich.

Die geplante Tramverbindung über die Hardbrücke nach Zürich-West ist einen Schritt weiter: Stadt und Kanton Zürich haben am Freitag das Projekt für das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

Mit der Tramverbindung soll die Tramlinie 8 ab ihrer Endhaltestelle am Hardplatz über die Hardbrücke mit den Gleisen des neuen Trams Zürich-West an der Pfingstweidstrasse verknüpft werden. Gleichzeitig soll es durch diesen Tramlinien-Neubau am Bahnhof Hardbrücke möglich werden, direkt auf die S-Bahn umzusteigen.

Stadt und Kanton Zürich gehen davon aus, dass das Bundesamt für Verkehr dem Projekt bis Ende 2013

genehmigen wird. Der Baubeginn ist dann für 2015 geplant. Im Dezember 2016 könnte dann das erste Tram auf der neuen Strecke verkehren. Anschliessend soll dann die Tramlinie 8 noch bis ins Werdhölzli verlängert werden.

### **Ja zur S-Bahn Schaffhausen**

Die Stimmberechtigten des Kantons Schaffhausen haben an der Volksabstimmung vom 25. September 2011 dem Rahmenkredit für die S-Bahn Schaffhausen deutlich zugestimmt. Ja stimmten 19'757 Personen (76.4%), dagegen waren 6'097 Personen (23.6%). Die Vorlage wurde in allen 27 Gemeinden des Kantons angenommen. Die Sektion Zürich von ProBahn Schweiz freut sich sehr über dieses Resultat und ist sehr zufrieden. Auch Schaffhausen ist nun auf der ÖV Überholspur.

### **Ausbau Zürich – Winthertur weiterhin notwendig**

Im Kanton Zürich wurde die Volksinitiative „Schienen für Zürich“ abgelehnt. Das hat nichts mit einem NEIN zum öffentlichen Verkehr zu tun, sondern setzt ein klares Zeichen, dass nun der Bund mit der Behebung des Engpasses Zürich-Winterthur in die Pflicht genommen wird. Dass etwas unternommen werden muss, leuchtet allen ein und dies nicht erst im 22sten Jahrtausend.

Urs Schaffer