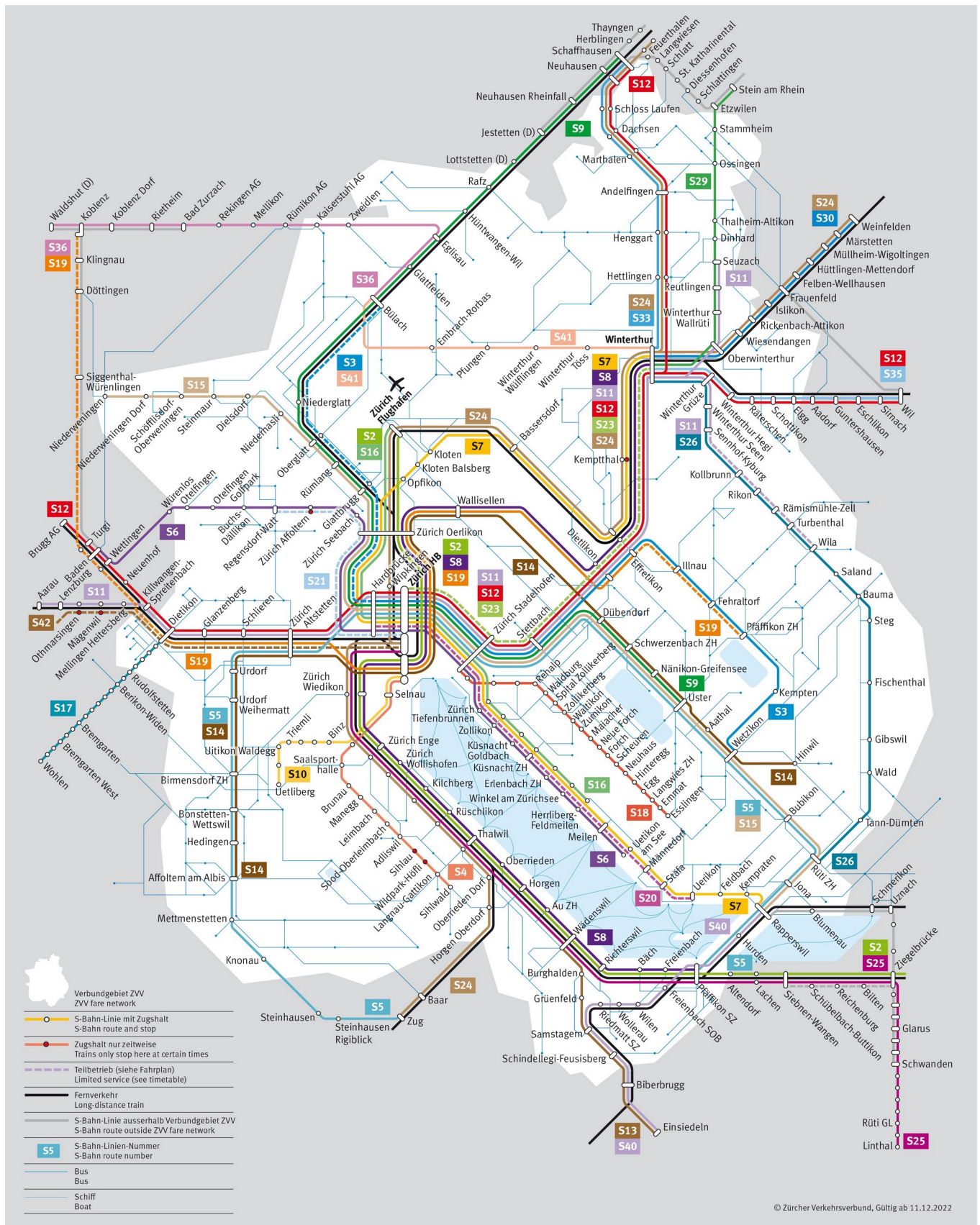


Eine Fortschreibung der öV-Geschichte seit dem 25-Jahre-Jubiläum 2007



Öffentlichen Verkehr verkehrs- und siedlungsgerecht weiterentwickeln

«Der öffentliche Verkehr ist aus verschiedenen Gründen das Personentransportmittel mit Zukunft für die Zukunft!» Das schrieb mein Vorgänger Geri Fischer in der VöV-Jubiläumsschrift zum 25-jährigen Jubiläum des damaligen VöV-ZH. Die farbige Bahnlinien-Landschaft auf dem ZVV-Netzplan auf der Titelseite soll das symbolisieren. Was damals stimmte, ist heute noch wichtiger geworden beim Transport von Menschen – vor allem in unseren städtischen Räumen. Weitere 15 Jahre setzte sich die *IGöV Zürich* ein für einen optimalen öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Für einen öV, der sich in Übereinstimmung von Verkehr und Raum entwickelt. Natürlich verfolgen auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Kanton Zürich dasselbe Ziel. Aber die *IGöV Zürich* als unabhängiger Verein kann manchmal konkreter Stellung nehmen, um die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs zur Entwicklung des Metropolitanraums Zürich zu betonen. Sie kann sich auch mehr exponieren mit weitergehenden Forderungen zum öV-Ausbau und engagiert sich bei entsprechenden Abstimmungen im Kanton Zürich. Dabei bleibt das sachorientierte Engagement unsere Maxime, um das hoch stehende Angebot des öffentlichen Verkehrs optimal auszubauen. Dazu gehört ab 2013 auch ein jährliches Podium zu einem öV-relevanten Thema mit Fachpersonen.

In diesen 15 Jahren hat sich die *IGöV Zürich* in verschiedenen Abstimmungskomitees erfolgreich für den öV eingesetzt: 2007 für das Tram Züri-West und 2014 für das Tramverbindung Hardbrücke, 2015 im Co-Präsidium für die Limmattalbahn sowie 2019 im Co-Präsidium für den Bau des Rosengartentrams – das allerdings von der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde. In diese Zeit fiel 2010 auch die Fertigstellung der Glattalbahn, 2014–2015 die Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs und der Durchmesserlinie und 2022 die Inbetriebnahme der Limmattalbahn – politische und technische Meisterleitungen.

Dank

Mein Dank gilt zunächst unseren Mitgliedern: Privatpersonen, Zürcher Gemeinden und Unternehmen. Sie unterstützen die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich seit 40 Jahren. Mein Dank gilt weiter meinen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand für ihr kritisches Mitdenken und die eingebrachte Fachkompetenz. Dank je einem Mitglied aus der Verkehrskommission des Kantons- und Nationalrats haben wir auch Zugang zu diesen Abläufen. Ausserhalb des Vereins möchte ich den Verkehrsunternehmen und dem ZVV danken. Durch die sorgfältige strategische Planung im öffentlichen Verkehr sorgt der ZVV für eine schweizweit anerkannte Leistung. Für den pünktlichen, zuverlässigen, und sicheren Transport sorgen die Verkehrsunternehmen mit ihren qualifizierten und motivierten Mitarbeitenden.

Ausblick

Und der Blick geht in die Zukunft! Bereits beschlossen ist die Erweiterung der Glattalbahn Richtung Kloten. Das Tram Affoltern nimmt Gestalt an und wird wohl 2024 in den Kantonsrat gelangen. In Abklärung befindet sich die Verlängerung der Glattalbahn Richtung Innovationspark in Dübendorf und Dietlikon. In diesem Zusammenhang ist auch die sogenannte Tramtangente Nord zu nennen, welche einst die wachsenden Stadtquartiere Affoltern, Oerlikon und Schwamendingen verbinden soll und damit die radial verlaufenden Tramlinien entlastet. Aber nicht nur im Schmalspurbereich sondern auch im Normalspurbereich gibt es noch zu tun, auch wenn die *IGöV Zürich* weniger involviert ist. Der Ausbauschritt STEP2035 mit den Bauten Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen oder der auch von uns geforderte Anschluss Meilibachtunnel auf der linken Seeseite. Leider etwas aus dem Rampenlicht geraten sind schnellere Verbindungen an die Hochgeschwindigkeitsstrecken nord- und ostwärts.

Diese wichtigen, physischen Ausbauten bedingen jedoch auch innovative Schritte bei der Digitalisierung. Das bedeutet einerseits einen sicheren und zuverlässigen digitalen Fahrbetrieb und andererseits einen komfortablen digitalen Zugang für die Fahrgäste – als Stichworte seien hier die [Multimodale Mobilität](#) oder [Mobility as a Service](#) (MaaS) aufgeführt.

Die *IGöV Zürich* wird nach wie vor mitarbeiten, um im Kanton Zürich das hochstehende Angebot des öffentlichen Verkehrs verkehrs- und siedlungsgerecht weiter zu entwickeln.

Peter Anderegg, Präsident *IGöV Zürich*



Nein, ich werde nicht Trampilot, auch wenn es ein erhabenes Gefühl ist, im Führerstand des Flexity Nr.4013 zu sitzen.

Gemeinsam für einen starken öffentlichen Verkehr

Seit 40 Jahren setzt sich die *IGöV Zürich*, früher VöV-ZH, für alle Anliegen rund um den öffentlichen Verkehr ein. Wenn das kein Grund zum Feiern ist!

Im Gründungsjahr 1982 war die Welt noch eine komplett andere: Helmut Kohl wird deutscher Bundeskanzler, Michael Jackson veröffentlicht sein Erfolgsalbum Thriller und «Der Computer» wird vom «TIME Magazin» zur Maschine des Jahres gekürt. Auch wenn man den öffentlichen Verkehr betrachtet, merkt man, dass seit der Gründung der *IGöV Zürich* unglaublich viel passiert ist: So gab es 1982 noch keinen Zürcher Verkehrsverbund ZVV und auch keine Zürcher S-Bahn, wie wir sie heute kennen. Es gab kein «Ticket für Alles», sondern Regenbogen-Abos der VBZ, und unterschiedliche Tarife für die einzelnen Verkehrsunternehmen. Es fuhr keine Glattalbahn und auch kein Tram über die Hardbrücke oder bis zum Bahnhof Altstetten, und eine Durchmesserlinie existierte auch noch nicht. Mitte Dezember dieses Jahres – passend zum 40-Jahresjubiläum der *IGöV Zürich* – konnten wir nun auch noch die zweite Etappe der Limmattalbahn in Betrieb nehmen. Ein Generationenprojekt, das voll im Terminplan und unter Budget abgeschlossen werden konnte – und eine neue Ära im pulsierenden Limmattal einläutet.

Natürlich sind es nicht die Mitglieder der *IGöV Zürich*, die diese Projekte planen und realisieren – dafür gibt es den ZVV, die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen, die zuständigen politischen Instanzen und vor allem die Bauunternehmen und Fahrzeughersteller. Doch Ihnen kommt eine andere, ebenso wichtige Rolle zu: Sie engagieren sich als unabhängiger Verein unermüdlich und mit viel Herzblut für die Interessen des öffentlichen Verkehrs. Sie leisten wertvolle Lobbyarbeit und schaffen Verständnis für teilweise komplexe Zusammenhänge – sei es im Rahmen von Abstimmungskampagnen oder durch die Organisation von Podiumsdiskussionen. Und Sie tun das stets mit viel Engagement, Sachverstand, Realitätssinn und vor allem Kompromissbereitschaft. Das ist für uns öV-Verantwortliche ein grosser Erfolgsfaktor und eine wichtige Unterstützung.

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ist eine Erfolgsgeschichte, welche Sie alle mitschreiben. Dafür möchte ich allen Einzelmitgliedern, Firmen und Gemeinden, die in der *IGöV Zürich* organisiert sind, ganz herzlich danken.

Auch dank Ihrer Arbeit in den letzten 40 Jahren kann der öffentliche Verkehr auf sehr viel Goodwill in Bevölkerung und Politik zählen. Das war gerade in den letzten, sehr bewegten Jahren von unschätzbarem Wert. Die Herausforderungen, die sich uns stellen, werden auch in Zukunft nicht abnehmen: Die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die Digitalisierung, das Klima sowie sich wandelnde politische und rechtliche Rahmenbedingungen sind nur einige der Felder, in denen vieles im Umbruch ist. Von einem bin ich aber felsenfest überzeugt: Der öffentliche Verkehr muss als effiziente und umweltfreundliche Fortbewegungsart auch in Zukunft

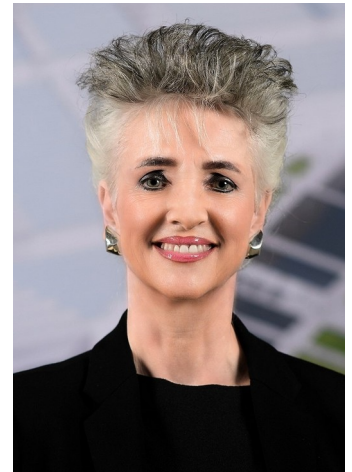
das Rückgrat der Mobilität im Kanton Zürich sein. Daher arbeiten wir weiterhin unermüdlich an der Zukunft. Die nächsten Grossprojekte sind oder werden aufgelegt, vom Tram Affoltern über die Glattalbahnverlängerung Kloten bis hin zum Bahnausbauschritt 2035. Wir hoffen, auch dabei auf Ihre tatkräftige Unterstützung zählen zu dürfen.

Gemeinsam können wir die Erfolgsgeschichte des Zürcher öV fortschreiben. Lassen Sie uns dafür weiterhin auf allen Ebenen am gleichen Strick ziehen. Für einen starken öffentlichen Verkehr – und somit letztlich für unsere Bevölkerung, unsere Lebensqualität, unsere Wirtschaft, unsere Umwelt und für die nächste Generation.

Herzliche Gratulation zum Jubiläum und auf viele weitere Jahre und Jahrzehnte!

Regierungsrätin Carmen Walker Späh

Volkswirtschaftsdirektorin



IGöV Zürich am Anfang der S-Bahn

Die 40-jährige Geschichte der *IGöV Zürich* – bis 2018 *VöV-ZH* – ist eng mit der Zürcher S-Bahn verbunden. 1982 entstanden aus der Fusion der beiden Vereine «Verein pro öffentlicher Verkehr» (VRZ) und «Verein Pro Zürichberglinie» (VPZ). Die positiven Abstimmungen zum Bau einer S-Bahn aber auch die Tramverlängerung Schwamendingen verstand man als Anfang einer rasanten öV-Entwicklung im Kanton Zürich. Durch die Fusion konnte man die Kräfte zur Förderung des öffentlichen Verkehr bündeln. Zum 25-jährigen Jubiläum erschien eine [Broschüre](#) des damaligen *VöV-ZH*, in welcher wir die verschiedenen Stationen bis 2007 aufgezeichneten.

Zum 40-jährigen Jubiläum führen wir dies in Form einer Chronologie der Ereignisse weiter, das eine oder andere stärker oder weniger gewichtet. Dabei werden neben dem Engagement der *IGöV Zürich* in Abstimmungskämpfen auch Meilensteine beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich festgehalten. Ohne die ständigen Innovationen im Busbereich zu vergessen, stehen vor allem die Infrastrukturbauten im Tram- und S-Bahnbereich im Vordergrund.

2007 Der *VöV-ZH* engagiert sich im Abstimmungskomitee für das Tram Züri-West. Nachdem bereits die Städtzürcher Stimmbevölkerung am 17. Juni dem städtischen Beitrag für das Tram Zürich West mit 69,3 % Ja-Stimmen zustimmten, müssen nun durch ein Referendum auch die kantonalen Stimmberechtigten an die Urne. An der dieser Abstimmung vom 25. November wurde dem Projekt mit 69.8 % Ja-Stimmen deutlich zugestimmt.



2008 Endlich: Am 9. September erfolgt der verzögerte Spatenstich für das Tram Zürich West.

2009 An der GV2009 starten wir die Diskussion: Agglomerationsräume stärken heisst auch konsequente Abstimmung von Verkehr und Siedlungsraum. Dies wird richtigerweise auch immer wichtiger beim weiteren Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. Damit können der Zersiedelung entgegengewirkt und die finanziellen Mittel am richtigen Ort eingesetzt werden.

2010 Nein zur Volksinitiative «Schienen für Zürich» 26. September 2010: Der *VöV-ZH* engagiert sich im CO-Präsidium des überparteilichen Komitees aktiv an der Abstimmungskampagne. Die Initiative ist unnötig, gefährdet ein austariertes

2010

Ausbausystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich und berücksichtigt nicht, dass ein Teil der Forderungen bereits mit den Massnahmen in der 4. Teilergänzung der S-Bahn erfüllt wird. Und: Sie verhindert eine spätere Tunnellösung (Brüttenertunnel) und beansprucht kantonale Finanzen, die für dringendere öV-Projekte benötigt werden. Die Initiative wird denn auch am 26. September mit fast 70% abgelehnt.

Im Juni erfolgt der Roll-out des ersten Doppelstock-Triebzugs für die Zürcher S-Bahn Zürich. Die SBB bestellte bei StadlerRail 49 Züge der neusten 3. Generation Doppelstockzüge. Etappenweise werden bis 2018 die DOSTO zuverlässig im ZVV-Netz unterwegs sein.



Ein erstes Mal kommt das Rosengartentram auf die Traktandenliste in der Stadt Zürich. Am 28. November 2010 wird die Volksinitiative «Rosengartentram» abgelehnt. Unter anderem, weil für die wegfallenden Autofahrspuren kein Ersatz vorgesehen ist. Der VöV-Vorstand beschliesst daher, keine Stellungnahme zu dieser städtischen Vorlage abzugeben.

Mit einer Anfrage im Kantonsrat erkundigen sich VöV-Vizepräsident Peter Anderegg und Mitunterzeichner nach einer kantonalen [Richtplan-Strategie](#) für Stadtbahnen. Die Stadtbahnen und Trammerschliessungen oder -verlängerungen sind im kantonalen Richtplan aufgeführt, da sie der räumlichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dienen.

So garstig war der Start der dritten und vorläufig letzten Etappe der [Glattalbahn](#) im Dezember 2010 nicht wie dieser Schneesturm. Mit dieser Inbetriebnahme der Linie 12, vom Bahnhof Stettbach zum Flughafen Fracht, ist die Glattalbahn integral in Betrieb. Termin- und kostenmässig eine Punktlandung.



2011



Nach dreijähriger Bauzeit nimmt das Tram Zürich West auf den Fahrplanwechsel Dezember 2011 den Betrieb auf. Nebst einer leistungsstarken Tramlinie, erweitert vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten, wurde auch der Strassenraum in einem aufstrebenden Wohn-, Geschäfts- und Bildungsquartier aufgewertet.

2012

Um ein wenig über den Tellerrand des Schweizer-ÖV zu schauen, organisiert der VÖV-ZH eine Bildungsreise nach Reims und Metz. In Reims stechen die Buntheit und die «Champagnerglas-Nase» der Trams ins Auge. Sie fahren auf den zwei neuen rund 11 km langen Tramlinien. Technisch auffällig ist die Stromversorgung: Über 2 km erfolgt diese statt über die Oberleitung über eine Stromschiene zwischen den Gleisen oder schöner gesagt auf französisch: «Alimentation par sol» (APS).



Im Gegensatz zu Reims setzt Metz auf moderne Busways – obwohl es bis ca. 1950 ein Tram betrieb. Der Zufall will es, dass unsere Gruppe zur offiziellen Präsentation dieses innovativen Busprojektes eingeladen wird. Auf rund 18 km Länge verkehren ab 4. Oktober 2013 Diesel-Hybrid-Doppelgelenkbusse auf Eigentrassee mit absoluter Vorfahrt an Kreuzungen.

2013

«Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel? Ja, ganz sicher!» Ein spannendes Podium auch mit Bezug auf die in Planung begriffene Zürcher Zooseilbahn. Diese Seilbahn wird eine lange, von Rekursen begleitete Geschichte durchleben.

2014

Mit fast Zweidrittel Zustimmung wird FABI (Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur) angenommen. Ein gesichertes Resultat, aber nicht mehr zu vergleichen mit früheren öV-Abstimmungen mit Dreiviertel-Mehrheiten! Das bedeutet wohl auch, dass öV-Vorlagen 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.

2014 Mit dem in Aussicht gestellten Bundesbeitragssatz von 35% für das [Agglomerationsprogramm «Limmattal»](#) anerkennt der Bund die Wichtigkeit der Massnahmen zur Entwicklung dieser Region. Die erste Bauphase der Limmattalbahn von Altstetten nach Schlieren in der Priorität A ist unbestritten, aber wichtig ist, dass nun auch die zweite Bauphase wenigstens in Priorität B eingestuft wird – auch wenn beide beteiligten Kantone die ganze Bahnstrecke gerne in Priorität A gesehen hätten.

Am 12. Juni erfolgt die Teileröffnung des [Meilensteins Durchmesserlinie Zürich](#) mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und dem fünf Kilometer langen Weinbergtunnel zum Bahnhof Zürich Oerlikon. Die ganze Durchmesserlinie Richtung Zürich Altstetten folgt auf den Fahrplanwechsel Dezember 2015. Dank gebührt den Stimmberechtigten für die Kreditsprechung, dem Kantonsrat für die speditive Behandlung und dem Regierungsrat bei der Vorfinanzierung zur Sicherung des Baubeginns. Aber vor allem dem kompetenten Projektteam und den zahlreichen Arbeitern, die dann auch tatsächlich Hand anlegten im «Stollen».



**Anschluss
sichern –
Kanton Zürich
stärken**



am 30. November

**Tramverbindung
Hardbrücke**

JA

Der VöV empfiehlt ein überzeugtes JA zur Tramverbindung Hardbrücke, über welche am 30. November abgestimmt wird und hat die Federführung im [JA-Komitee](#) übernommen. Warum? Seit zwei Jahren setzt der VöV 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. Da [Tramprojekt wird mit 66%-JA-Stimmen](#) angenommen.

2015 [25 Jahre Zürcher S-Bahn und ZVV](#): auch der VöV gratuliert! Bei Jubiläen bietet sich auch die Gelegenheit, bisherige Strategien und Strukturen unter die Lupe zu nehmen. Was ist gut, was kann optimiert, verbessert oder angepasst werden? Damit wir auch beim nächsten Jubiläum auf die erfolgreiche öV-Geschichte der ‚Metropole‘ Zürich anstossen können.



2015 Der VöV-ZH engagiert sich im Co-Präsidium des Abstimmungskomitees «JA zur Limmattalbahn» und freut sich, dass die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem [Bau der Limmattalbahn](#) mit über 64.5 Prozent deutlich zustimmen; einzig der betroffene Bezirk Dietikon lehnt die neue Stadtbahn mit 54.1 Prozent ab.

2016 Wenn im nächsten Jahr STEP 2030/35 in die Vernehmlassung geht, befürchtet der VöV-ZH ein föderales Seilziehen in den verschiedenen Verkehrsregionen. Daher fordern wir im Beitrag «[Bahnausbau: Langfristiges Angebotskonzept zwingend](#)» ein langfristiges Angebotskonzept nach STEP 2030/35, welches auf raum- und verkehrspolitischen Überlegungen basiert.

2017 Ende August erfolgt der Spatenstich in Schlieren für die Limmattalbahn. Im Gegensatz zur Tangentialverbindung Glattalbahn verläuft die Limmattalbahn radial aus der Stadt Zürich hinaus entlang bestehender Verkehrsachsen. Aber wie die Glattalbahn ist auch sie ein städtebauliches Projekt, welches den Strassenraum aufwertet.



Der VöV-ZH engagiert sich aktiv im NEIN-Komitee zum Gegenvorschlag der Anti-Stauinitiative, welche am 24. September zur Abstimmung kommt. Die Vorlage will bei einer Verminderung der Strassen-Leistungsfähigkeit an einem Ort, einen Ausgleich an einem anderen Ort in der Nähe. Dies erachtet der VöV-ZH als eine ideologische Zwängerei und bremst den öffentlichen Verkehr aus. Leider sehen das über 60% der Stimmberechtigten anders und der Art.104 der Verfassung wird ergänzt.

2018 Am 10. Juni lehnen die Zürcher Stimmberechtigten mit einer Zweidrittelmehrheit eine [Kürzung der Einlage in den Zürcher Verkehrsfonds](#) ab! Das zeigt den nach wie vor hohen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich.

Beim 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. Und mit den neuen, sechsteiligen Doppelstock-Triebzügen von StadlerRail, den vierteiligen Siemens-Doppelstöckern und den nachgerüsteten S-Bahnzügen der ersten Generation ist nun im ZVV-Bereich eine barrierefreie und klimatisierte Bahnflotte unterwegs.



2018 NEIN zum Stopp der Limmattalbahn! Diese Zwängerei im Kanton Zürich zu einer zweiten Abstimmung wird am 23. September mit noch höherer Zustimmung zum Projekt abgestraft: 83% sagen JA zum Weiterbauen.

Nicht ein Verdienst des VöV-ZH, aber Freude am [Ausbau des S-Bahnsystems im STEP2035](#). Wie erwartet fliesst viel Geld mit Brüttenertunnel, einem vierten, unterirdischen Gleis am Stadelhofen und weiteren Ausbauten in den Grossraum Zürich. Diese Ausbauten stärken nicht nur den Zürcher S-Bahnverkehr, sondern auch einen stabilen, zuverlässigen Fernverkehr.

2019 Der VöV-ZH heisst ab Januar *IGöV Zürich*. Zumindest für langjährige Mitglieder ist die Namensänderung nicht leicht zu schlucken. Aber er drängt sich auf, weil der *VöV Zürich* immer wieder mit dem nationalen Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs ([VöV](#)) verwechselt wird. Auch wenn der VöV-ZH älter ist als Dachverband, liegt *IGöV Zürich* auf der Hand, weil wir die Zürcher Sektion der [IGöV Schweiz](#) (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr) sind.

2020 [«Keine Tramlinien ohne Autotunnel!»](#) ist das Motto, wieso sich die *IGöV Zürich* im CO-Präsidium des Komitees «Ja zur Chance Rosengarten» engagiert. Leider sieht dies die Stimmbevölkerung am 9. Februar anders: Mit rund 63% Nein-Stimmen werden das Spezialgesetz und der Rahmenkredit abgelehnt. War es eine Fehleinschätzung der Stimmung in der Bevölkerung zu Infrastrukturbauten für öV und MIV in der Stadt, eine Mischung aus einem Nein zur Finanzierung und einem Nein zu einem Autotunnel? [«Keine Tramtangente am Rosengarten – zumindest vorläufig!»](#), schreibt die *IGöV Zürich* zu dieser verlorenen Abstimmung. Das Nein 2010 in der Stadt Zürich zu einem Tram ohne Lösung für den MIV haben wohl viele vergessen.



Und dann kam die Pandemie. SBB und Postauto als Systemführer im öV kündigen an, dass der Bahn-, Tram- und Busverkehr wegen des Coronavirus ab dem 19. März schweizweit stark eingeschränkt wird. Und die Bevölkerung wird aufgerufen, den öV nach Möglichkeit zu meiden. Mit dem Maskenobligatorium im Sommer kommen die Menschen zaghaft zurück, aber der Fortschritt beim Modal Split-Anteil des öV wird weit zurückgeworfen. Im



Beitrag [«Das Corona-Virus und der öV»](#) nimmt die *IGöV Zürich* Stellung dazu. Und der Gastbeitrag eines Verkehrsplaners [«Corona und die Verkehrswende: Chancen, Risiken und Handlungsbedarfe»](#) wagt einen Blick in die Verkehrszukunft.

2020

Trotz dieser Pandemie werden die Menschen wieder zum öV zurückkehren. Und daher ist schön, dass im Herbst endlich das erste von Bombardier gefertigte Flexity –



Nr. 4001 – im Kursbetrieb mitfährt. Im Beitrag «[Flexity-Tram Nr. 4001 im Kursbetrieb](#)» und früheren Beiträgen verfolgte die *IGöV Zürich* den für ein Tram langen Beschaffungsweg.

Mit pandemiebedingten, schwierigen Arbeitsbedingungen startet Zürich nun in ein neues Tramzeitalter mit dem komplett niederflurigen Fahrzeug. Das

schlichte und frische Innendesign, die grosszügigen Fensterflächen, die Holzsitze, die LED-Lichter an den Türen sowie die – eher unsichtbaren – technischen Neuerungen überzeugen.

2021

Unter «[ÖV2050 Stadt Zürich: tangential ergänzt radial](#)» fasst die *IGöV Zürich* die Medienkonferenz der VBZ vom 31. August zusammen. Das «Zukunftsbild ÖV 2050» soll letztlich zur Netzentwicklungsstrategie 2040 führen. Das Zukunftsbild ÖV2050 baut auf fünf Elementen auf: ÖV-Ringsystem, Mobilitätshubs, Digitalisierung zur Feinerschliessung, Hauptachsen aufwerten und restliches ÖV-Netz weiterentwickeln.

Im Juli führen der schweizerische Umweltfachleuteverband (SVU/ASEP) und die *IGöV Zürich* auf dem Trasse der künftigen SBB-Mehrspur Zürich-Winterthur (früher Brüttener-Tunnel genannt) eine sehr informative [Begehung zwischen Wallisellen und Dietlikon](#) durch. Ein Stück STEP2035 unter den Füßen und nicht nur auf dem Plan.

Angeregt durch einen Antrag an der letztjährigen GV der *IGöV Zürich* organisieren wir im Herbst das Podium «[Öffentlicher Verkehr, Tempo30 und Velos](#)».

2022



Aufbauend auf vorhergehende Diskussionen erarbeitet die *IGöV Zürich* ein Positionspapier: «[Tempobeschränkungen und öffentlicher Verkehr](#)». Darin gehen wir der Frage nach, wie der ÖV unter diesen Bedingungen attraktiv und wirtschaftlich bleibt, sich verbessern kann und welche Massnahmen dazu ergriffen werden müssen.

2022

In einer [Stellungnahme](#) äussert sich die *IGöV Zürich* zu «Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050» im Rahmen der Vernehmlassung betreffend den Ausbau Zimmerbergtunnel// und Abzweiger 'Meilibach'.

Ende 2022 zirkulieren 36 Flexitytrams im VBZ-Netz – auf den Linien 4, 11, 14 und 17.



Das sind zwar weniger als geplant, aber die Pandemie und Lieferengpässe machen einen Strich durch die Rechnung. Auf der anderen Seite können die VBZ wegen des Kriegs in der Ukraine vorläufig keine auszumusternden «Tram2000» nach Winnizja liefern. Dieses Projekt zusammen mit dem SECO geht zurück auf eine langjährige Freundschaft der Städte Zürich und Winnizja.

Am 11. Dezember legt die [Tramlinie20](#) erfolgreich los – und das erst noch mit dem ersten Schneefall diesen Herbst. Tramlinie20? ... werden sich einige fragen. Eigentlich ist es eine Bahn, eine Stadtbahn, nämlich die Limmattalbahn (LTB). Aber schon die Typenbezeichnung der von StadlerRail gefertigten Fahrzeuge weist auf ein Tram hin: Tramlink. Wie schon bei der Glattalbahn wird sie die Stadt Zürich verlassen. Hier führt die Reise von Altstetten nach Killwangen im Kanton Aargau, wobei die LTB bis nach Schlieren auch vom Tram2 der VBZ begleitet wird.



Die Präsidenten der IGöV-Zürich und ihrer Vorgängervereine

Die Präsidenten waren Mitglieder von Gemeinde-, Kantons-, oder nationalen Parlamenten.

1966	Gründung GZU Präsident: Otto Baumann	1970	Gründung VZB Präsident: Max Korthals
1974	Neuer Name VRZ	1975	Präsident: Walter Kyburz
1976	Präsident: Dr. Hans Oester	1977	Präsident: Dr. Konrad Basler

1982	Fusion von VRZ und VPZ zu VöV-ZH Präsident: Dr. Hans Oester
1990	Präsident: Leo Lorenzo Fosco
1992	Präsident: Kurt Schreiber
2006	Präsident: Geri Fischer
2013	Präsident: Peter Anderegg ab 1.1.2019 <i>IGöV Zürich</i>

GZU: Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher Untergrundbahn

VPZ: Verein pro Zürichberglinie

VRZ: Verein pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich

VöV-ZH: Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich

IGöV Zürich: Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (Sektion der IGöV Schweiz)

Detaillierte Information zu den Vorgängervereinen finden Sie in der Jubiläumsbroschüre zum 25-Jahre-Jubiläum unter [VöV-Jubliäumschrift](#). Unsere [webpage](#) hält weitere Texte zu unseren Aktivitäten und der Entwicklung des öV im Kanton Zürich bereit.

Erwägen Sie allenfalls einen [Beitritt zur IGöV Zürich](#), privat, als Firma oder Gemeinde?
Es würde uns freuen ...

Impressum

Text, Redaktion und Gestaltung: Peter Anderegg

*Bilder: Seite 3 - Fernand Vuilleumier; Seite 5 - André Springer; alle anderen Peter Anderegg
sowie ZVV-Netzplan und Plakatausschnitte von Abstimmungskomitees*

*Vielen Dank meinen Kolleginnen und Kollegen aus dem Vorstand fürs Mitdenken und Gegenlesen
Dezember 2022*