

Freitag, 12. Juli

Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes

Der öV legt weiter kräftig zu

Zürich Dossier: [Gesamtverkehr Zürich](#) Freitag, 12. Juli

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erwartet in den nächsten Jahren einen unverändert hohen Anstieg der Nachfrage. Die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand soll nur noch im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung weiter zunehmen.

Stefan Hotz

Vor drei Jahren schrieb die NZZ, es gebe keine Verschnaufpause für den ZVV. Das gilt ebenso für seinen neuen Strategiebericht über die Jahre 2016 bis 19, der am Donnerstag veröffentlicht worden ist. Demnach rechnet der ZVV in den kommenden Jahren mit einer gleichbleibenden Zunahme der Nachfrage um durchschnittlich 3 Prozent pro Jahr. Er geht zudem davon aus, dass die Anzahl Einwohner im Kanton Zürich bis 2020 auf knapp 1,5 Millionen steigt, und rechnet mit einem realen Wirtschaftswachstum von jährlich 1,5 Prozent. Auf der Basis 2011 wird somit die Anzahl Fahrgäste in Bahn, Tram und Bus bis 2019 um einen Viertel zunehmen.

Verbessertes Angebot

Dem steht auch ein beträchtlicher Ausbau des Angebots entgegen. Das betrifft die 4. Teilergänzungen der S-Bahn. Sie werden, koordiniert mit der Eröffnung der Durchmesserlinie, in zwei Etappen am 15. Juni 2014 und am 14. Dezember 2015 umgesetzt. Zusammen mit Verbesserungen auf der Achse Zürich–Winterthur 2018 und der laufenden Beschaffung von neuen Kompositionen für die S-Bahn resultiert in den nächsten fünf Jahren eine markante Kapazitätserhöhung auf dem Schienennetz. Dazu kommen Verbesserungen bei den Bussen sowie zusätzliche Tramlinien, auch über Zürich hinaus. Darüber hat die Stadt vor kurzem im Rahmen des Linienkonzepts 2030 informiert (NZZ 20. 6. 13). Die Inbetriebnahme der Limmattalbahn terminiert der ZVV auf «ab Ende 2019».

Dieser Ausbau bringt zwangsläufig höhere Aufwendungen mit sich. Der ZVV streicht in seinem Bericht jedoch hervor, dass sich die Kostenunterdeckung im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums entwickeln soll. Was das heisst, geht aus dem gleichentags veröffentlichten Antrag des Regierungsrates für den Rahmenkredit der Fahrplanperiode 2014/15 hervor. Der Betrag von 737 800 000 Franken erscheint zunächst schwindelerregend hoch. Tatsächlich ist er aber um rund 60 Millionen Franken tiefer als in der letzten Periode, da der Kredit jeweils nicht ausgeschöpft wurde.

Blick auf die S-Bahn 2G

Wichtiger ist, dass die Erträge steigen, und dazu müssen auch die Fahrgäste beitragen. Für Dezember 2014 ist eine Tarifierhöhung um 2,5 Prozent angekündigt. 2016, nach der vollen Inbetriebnahme der Durchmesserlinie, steigt der Beitrag, den Kanton und Gemeinden zu gleichen Teilen beitragen, sprunghaft auf fast 400 Millionen Franken. Der Kostendeckungsgrad jedoch schwankt von 2013 bis 2019 nur wenig zwischen 61,3 und 63,1 Prozent. Dabei bestehen allerdings einige Unwägbarkeiten, nicht nur der Verlauf der Konjunktur. So läuft Ende 2014 die Zielvereinbarung mit den SBB aus. Diese machen eine Unterdeckung bei den Kosten für das Rollmaterial geltend und stellen ab 2015 beträchtliche Mehrforderungen.

Der Strategiebericht hält zudem fest, dass der ZVV das Ziel knapp nicht erreiche, bis 2014 zumindest an wichtigen Bahnhöfen Erleichterungen für gehbehinderte Menschen zu schaffen. Verantwortlich dafür ist in erster Linie der Bund, der bis 2017 braucht, um auf Umsteigebahnhöfen wie Uster, Wetzikon, Dübendorf, Bülach und Dietikon die Perrons auf die Normhöhe anzuheben. Der ZVV treibt den Ticketverkauf über moderne Kanäle voran; darüber hat er gesondert informiert (NZZ 7. 6. 13). Nicht nur Sauberkeit und Pünktlichkeit sind wichtig, angestrebt wird eine weitere Senkung des Energieverbrauchs pro Personenkilometer.

Selbstverständlich wirft der Verkehrsverbund auch einen Blick in die weitere Zukunft. Erstmals nimmt er in seiner Strategie Bezug auf die S-Bahn 2. Generation (2G) (NZZ 2. 6. 12). Dieses langfristige Konzept erlaubt eine Verdoppelung der Transportkapazität gegenüber dem Stand von 2007. Vorgesehen ist die Ergänzung des heutigen Systems durch eine «innere S-Bahn» in der engeren Agglomeration, im Viertelstundentakt, mit einstöckigen Zügen für einen raschen Fahrgastwechsel.

Brüttener Tunnel zuerst

Ein erster Umsetzungsschritt 2025 bis 2030 ist dabei mit den Plänen des Bundes abzustimmen. Im Strategiebericht erwähnt der ZVV gleichwertig den Brüttener Tunnel (Zürich–Winterthur), den Zimmerberg-Basistunnel II (Zürich–Zug) und den Ausbau Zürich–Aarau. Im Antrag der Regierung an den Kantonsrat steht sodann, der ZVV setze sich für die prioritäre Umsetzung des Brüttener Tunnels und den Bau des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen ein.

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFTESPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.