

Keine Verschnaufpause für den ZVV

2011 um 19 Millionen Franken höhere Beiträge – bis 2016 ein Viertel mehr Fahrgäste

Der ZVV-Kredit für 2011 ist mit 390 Millionen Franken deutlich höher als der letztjährige. Die Zukunft wird von weiter steigenden Fahrgastzahlen geprägt sein.

Stefan Hotz

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat für 2011 einen Rahmenkredit von 390,6 Millionen Franken für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Im laufenden Jahr ist die Kostenunterdeckung mit 371,8 Millionen Franken budgetiert. Sie wird zu gleichen Teilen vom Kanton und von den Gemeinden getragen. Der Anstieg erfolgt, obwohl der ZVV bereits Anfang Jahr kurzfristig Sparmassnahmen im Umfang von 15 Millionen Franken eingeleitet hat und 2011 das Busangebot generell nicht erweitern wird. 2009 lagen die Verkehrs-

erträge als Folge der schwachen Konjunktur deutlich unter den Erwartungen. Der am Donnerstag veröffentlichte ZVV-Rahmenkredit gilt ausnahmsweise nur für ein Jahr, um die sonst zweijährige Fahrplanperiode jener des Bundes anzupassen. Der Grund, weshalb die Kosten steigen, ist primär die 3. Etappe der Glattalbahn. Die neue Verbindung zwischen dem Bahnhof Stettbach und dem Flughafen wird Mitte Dezember samt Anpassungen am Busnetz eröffnet.

Weitere Tariferhöhungen

Das Defizit soll teuerungsbereinigt nur in einem Umfang steigen, in dem auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ausgebaut wird. In diesem Zusammenhang schliesst der ZVV in seiner ebenfalls am Donnerstag veröffentlichten «Strategie 2012–2016» weitere Preiserhöhungen nicht aus. Ende Jahr werden die Tarife bereits durchschnittlich um 3 Prozent angehoben.

Nachdem das Passagieraufkommen 2009 nur geringfügig zugelegt hat, rechnet der ZVV bis 2016 (auf der Basis 2008) wieder mit einem Anstieg um 25 Prozent. Allerdings sei nicht mehr sichergestellt, dass das erwartete Nachfragewachstum durch ein verbessertes Angebot aufgefangen werden könne, heisst es im Bericht. Nach der Glattalbahn folgt im Dezember 2011 das Tram Zürich-West, danach 2013, 2015 und voraussichtlich 2018 in drei Etappen der Ausbau des Angebots durch die Inbetriebnahme der neuen Zürcher Durchmesserlinie. Bis 2016 will der ZVV das Tram Hardbrücke (Hardplatz–Pfingst-

weidstrasse) und die Stadtbahn Limmatal bis zur Baureife vorantreiben.

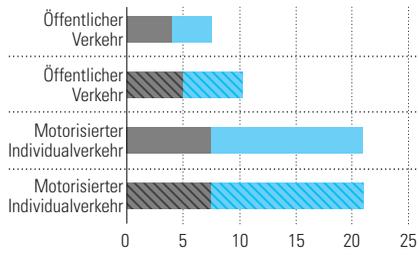
Der Blick in die Statistik zeigt Stärken und Schwächen des öV auf (siehe Grafik). Zwischen 2000 und 2005 haben Bahn, Tram und Bus im Kanton Zürich deutlich zugelegt, während der Autoverkehr stabil blieb. Für den Arbeitsweg ist der öV vollauf konkurrenzfähig. Relativ schwach, wenn auch leicht ansteigend ist sein Anteil dagegen beim Freizeit- und Einkaufsverkehr, der fast 60 Prozent des gesamten Verkehrs ausmacht. Seit 2008 gibt der ZVV mit einer Freizeitstrategie Gegensteuer. Ein Rezept, um die Spitzen des Pendlerverkehrs am Morgen und am Abend zu brechen, wurde bisher nicht gefunden.

Forderungen an den Bund

Nicht alles liegt in der Hand des Kantons. Zum Bund bestehen weitere Differenzen, im Grossen wie im Kleineren, das deswegen nicht unwichtig ist. So ist das Ziel, bis 2014 ein durchgehend behindertengerechtes Grobnetz im öV anzubieten, gefährdet. Grund ist laut ZVV, dass sich Bund und SBB über die Ausbaustandards und die Finanzierung noch immer uneinig sind. Deshalb ist die Anhebung der Perronkanten an so wichtigen Umsteigebahnhöfen wie Bülach, Dietikon, Dübendorf, Uster und Wetzikon weiter blockiert. Beim Fernverkehr setzt der ZVV unverdrossen auf den Bau des Brüttener Tunnels, des Zimmerberg-Basistunnels und des zweiten Heitersbergtunnels. Nur Letztgenannter geniesst im vorläufigen Konzept des Bundes für Bahn 2030 erste Priorität.

Verkehrsmittelwahl im Kanton Zürich

Zweck und Kilometer pro Person und Tag



2000: ■ Arbeit ■ Freizeit/Einkauf
2005: ■ Arbeit ■ Freizeit/Einkauf

QUELLE: BFS/ZVV

NZZ-INFOGRAFIK / cke.