

Die Sicht des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) nach fünf S-Bahn-Betriebsjahren

«Die S-Bahn bleibt eine Art Rückgrat für den öffentlichen Verkehr»

Redaktionelle Verantwortung für diesen Beitrag:
 Koordinationsstelle für Umweltschutz
 Ferdinand Notter
 8090 Zürich
 Telefon 01 259 30 15

Die (Entstehungs-)Geschichte und einige andere Aspekte werden im Zusammenhang mit den ersten fünf Betriebsjahren der Zürcher S-Bahn im vorstehenden Beitrag beleuchtet. Dieses moderne Transportsystem lässt sich indes nicht einfach isoliert betrachten, es bildete von Anfang an das bedeutendste Element für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), dessen Auftrag es ist, mit einem umfassenden, koordinierten Netz- und Leistungsangebot die Region des Kantons Zürich und einiger angrenzender Gebiete mit einem nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebenen öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Die Erfahrungen mit der S-Bahn aus der Sicht des ZVV sind deshalb von grundlegendem Interesse, weil sie die künftige Entwicklung der S-Bahn wesentlich prägen dürften. Die «Zürcher UmweltPraxis» (ZUP) hat deshalb dem Direktor des ZVV, Georg Elser, ein bisschen auf den Zahn gefühlt. Hier seine Antworten:

ZUP: Herr Elser, fünf Jahre nach Einführung der S-Bahn hat der Aussenstehende im allgemeinen den Eindruck, der öffentliche Verkehr im Grossraum Zürich funktioniere gut; allfällige wahrgenommene Schwächen werden ausschliesslich Verantwortlichen für die Infrastruktur, etwa den SBB, angelastet. Darum die provokative Frage zum Einstieg: Braucht es den ZVV überhaupt noch?

GEORG ELSER: So provokativ ist das gar nicht. Auf diese Weise werden häufig gut funktionierende Strukturen in Frage gestellt. Es mag sein, dass man über die genaue Stellung des ZVV, des Zürcher Verkehrsverbundes, in der Öffentlichkeit zu wenig weiss und damit auch zu wenig über das, was er tut. Unser Ziel heisst natürlich nicht, persönlich be-

VERKEHR



kannt zu werden, sondern unsern gesetzlichen Auftrag optimal zu erfüllen. Und der heisst, etwas vereinfacht ausgedrückt, schlicht: Der ZVV hat ein leistungsfähiges und wirtschaftliches Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) sicherzustellen. Er tut dies als Dachorganisation, als eine Art Holding, die immerhin einen Jahresumsatz von rund 850 Millionen Franken kontrolliert. Da braucht es einfach eine Führung.



ZUP: Und diese Führung tut heute noch immer, was sie auch bei der Einführung der S-Bahn schon tat?

GEORG ELSER: Grundsätzlich ja. Der ZVV als unselbständige staatliche Anstalt, ähnlich wie etwa die Universität, trägt die Gesamtverantwortung für das «System öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich». Dazu gehören in erster Linie die Finanzierung dieses Systems, dann die Tarifpolitik und -struktur sowie das Netz- und übrige Leistungsangebot. Dabei übt der ZVV eine Art Scharnierfunktion aus zwischen der Politik, vor allem betrifft es hier die Finanzen, und der Öffentlichkeit als Nutzniesser. Seine besondere Stellung erlaubt ihm ein Wirken im Sinne der Globalsteuerung, indem er im Rahmen der alle zwei Jahre durch den Kantonsrat festgelegten Grundsätze für Finanzierung, Angebot und Tarif sehr selbständig arbeiten kann. Der ZVV handelt also nicht viel anders als ein Privatunternehmen, und seine Geschäftstätigkeit wird im übrigen durch den vom Gesetz vorgegebenen «Verkehrsrat», eine Art eigenen Verwaltungsrat, kontrolliert.



ZUP: Welches waren eigentlich aus der Sicht des ZVV die wesentlichsten bei Aufnahme des S-Bahn-Betriebs gehegten Erwartungen?

GEORG ELSER: Erwartungen gab es natürlich auf verschiedenen Ebenen. Einmal von der Kundschaft her, die vom Verkehrsverbund eine enorme Vereinfachung dank einheitlichen Fahrkarten für alle Transportmittel erwartete, aber wohl auch, dass alles billiger werde. Eine andere, verbreitete Erwartung wurde mit der S-Bahn selber verknüpft; man stellte sich ein modernes, bequemes Transportsystem vor mit optimalen Anschlüssen,



dichtem Takt und schnellen Verbindungen. Eine weitere Erwartung war eher eine Befürchtung, nämlich die, man schlittere in ein finanzielles Abenteuer.



ZUP: Was hat sich in der Zwischenzeit von diesen Erwartungen beziehungsweise von den Befürchtungen erfüllt?

GEORG ELSER: Das Tarifsystem funktioniert heute gewiss optimal, die Leute haben gelernt, in jedem Fall die für sie günstigste Tarifvariante zu wählen; und wenn man das Preis-Leistungs-Verhältnis als ganzes betrachtet, fährt man zwar nicht im einzelnen billiger, gesamthaft aber günstiger. Gut erfüllt haben wir sicher auch die hohen Erwartungen, die an die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems an sich gestellt wurden. Nicht erfüllt haben sich die erwähnten Befürchtungen: Dem ZVV ist es gelungen, die Kosten für den öffentlichen Verkehr recht gut in den Griff zu bekommen, nicht zuletzt dank dem Umstand, dass heute alle beteiligten Unternehmen am gleichen Strick ziehen. Das ist bei den natürlichen Interessensgegensätzen alles andere als selbstverständlich.



ZUP: Was heisst das konkret?

GEORG ELSER: Dass es beispielsweise äusserst schwierig ist, sich auf eine gemein-

same Angebotsstrategie zu einigen. Gut funktionierende Fahrpläne zu erstellen, ist eine sehr verzwickte und komplizierte Aufgabenstellung, bedenkt man, dass sich die angestrebte gute Erschliessung vom einzelnen entlegenen Dorf bis über das ganze S-Bahn-Netz erstreckt und auch noch nationale Anschlüsse zu berücksichtigen sind. Oder nehmen wir die Tarifpolitik, die Hauptaufgabe des ZVV: Das ist ein ausserordentlich heikles Geschäft, indem nicht nur die unterschiedlichsten Ansprüche der Anbieter, sondern auch die Marktverträglichkeit unter einen Hut gebracht werden müssen.



ZUP: Dann würden Sie wohl den Erfolg der ersten fünf Betriebsjahre des ZVV seit Eröffnung der S-Bahn als den Erwartungen entsprechend bezeichnen?

GEORG ELSER: Sicher darf man ein positives Gesamturteil fällen. Einige Zahlen mögen dies belegen: Der gesamte Ertrag liegt heute um rund einen Drittel über den Zahlen von 1989. Dass das Verbundsystem gewaltige Verbesserungen gebracht hat, zeigt sich in den Tagesfrequenzen; die Orts- und Regionalbusse zum Beispiel verzeichneten zwischen 1989 und 1994 gesamthaft Zunahmen der Passagierfrequenzen von einiges über fünfzig Prozent. Deutliche Verschiebungen zugunsten des ÖV zeigt auch der Modal Split: Von den rund 140'000 Zupendlern in die Stadt Zürich 1980 entfielen rund fünfzig Prozent auf den ÖV; 1990 betrug die Zahl der Zupend-

ler etwa 180'000, und von dieser erhöhten Zahl entfielen 59 Prozent auf den ÖV, was bedeutet, dass vom gesamten Zupendler-Zuwachs rund neunzig Prozent vom ÖV übernommen wurden. Das ist ein klarer Leistungs- ausweis. Auch die Erwartungen bei den Passagierfrequenzen der S-Bahn haben sich aus der Sicht des ZVV mehr als erfüllt, die Steigerungen liegen klar über den 1989 be- rechneten Annahmen. Unser Gesamtprodukt war also offensichtlich von guter Qualität, das heisst, das Angebot-Tarif-Verhältnis liegt richtig im Markt.

ZUP: Gibt es in der Marketing-Strategie des ZVV einen direkten Bezug zum Umweltschutz?

GEORG ELSER: Der ZVV hat schon vom gesetzlichen Auftrag her seine Aufgabe immer anders verstanden. Hauptziel war und ist, mit einem leistungsfähigen und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr einen Beitrag zur allgemeinen Wohlfahrt bzw. zur Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Region Zürich zu leisten, beispielsweise dadurch, dass eine möglichst hohe Zahl an Pendlern rasch und kostengünstig befördert werden können. Nun kann dies bestimmt nicht auf umweltschädigende Weise geschehen, weil das langfristig eben nicht wirtschaftlich wäre. Eine möglichst umweltschonende Form der Mobilität ist für den ZVV ein aus den gesamten Anforderungen heraus sich ergebendes Ziel.

ZUP: Aber am Schlagwort «Umsteigeeffekt» kommt ja wohl auch der Zürcher Verkehrsverbund nicht vorbei?

GEORG ELSER: Der ZVV selber hat nie irgendwelche Auswirkungen auf den Strassenverkehr prognostiziert. Teilweise kann er diesen überhaupt nicht beeinflussen; man denke etwa an den grossräumigen Durchgangs- oder an den Güterverkehr. Im übrigen hat der ZVV mit seinen angeschlossenen Bus-Betrieben selber auch ein vitales Interesse daran, dass der Strassenverkehr zuverlässig funktioniert. Das beste, was der ZVV für den Umweltschutz bzw. den Umsteigeeffekt tun kann, ist, die Qualität des Angebots im öffentlichen Verkehr so attraktiv und wettbewerbsfähig zu gestalten, dass sich das Umsteigen lohnt. Wenn mich der ÖV in einer Viertelstunde oder weniger bequem und ohne Parkplatzsorgen von Uster oder Wetzikon mitten in die Stadt Zürich bringt, wenn ich mit dem ÖV eindeutig angenehmer ins Theater oder in die Oper und wieder nach Hause gelange, dann lasse ich mein Auto stehen. Das heisst aber nicht, dass der gleiche Staat bzw. die Gemeinden es nicht in der Hand hätten, mit einer geeigneten Verkehrspolitik den Umsteige- effekt zusätzlich zu begünstigen. Aber irgendwelche isolierte Einzelmassnahmen wären auf die Dauer kaum sinnvoll.

ZUP: Dann müsste also im Hinblick auf eine weitere qualitative Steigerung oder noch höhere Attraktivität des Angebots im öffentlichen Verkehr ein Transportsystem wie die S-Bahn künftig ausgebaut, sicher aber nicht reduziert werden. Ist dies aber in Anbetracht des allenthalben angesagten Sparzwangs noch realistisch?

GEORG ELSER: Natürlich sind in einem derart vielschichtigen System, wie es der Zürcher Verkehrsverbund darstellt, alle einzelnen Betriebe wichtig. Doch darf man wohl behaupten, dass die S-Bahn eine Art Rückgrat des ZVV und damit des öffentlichen Verkehrs in der Grossregion Zürich ist und auch auf absehbare Zeit bleiben wird. Das Angebot auf dem S-Bahn-Netz wird deshalb in naher Zukunft sicher nicht abgebaut, sondern aus- geweitet – trotz allgemeinem Sparzwang. Sparen bedeutet im übrigen für den ZVV nicht einfach Abbau, sondern betriebswirtschaftliche Verbesserungen. Das gesamte System arbeitet heute verglichen mit der Periode bei Einführung der S-Bahn um etwa sechzig Mil- lionen Franken jährlich günstiger. Wollte man diesen Betrag durch Leistungsabbau einspa- ren, müsste man zum Beispiel umgerechnet rund zwölf Millionen Bus-Kilometer strei- chen. Das entspricht gerade etwa der heutigen Gesamtleistung der im ZVV eingebundenen Busbetriebe der PTT, der VZO (Oberland) und der VBRF (Furttal). Auch das ist eine Leistung des ZVV und seiner Verkehrsunternehmen.

