

Die Grenzen des Wachstums

Als grösster Verkehrsverbund der Schweiz will der ZVV weiter wachsen. Doch gebremst werden die Ambitionen durch zunehmenden Mischverkehr.

Gerhard Lob Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist der grösste Verkehrsverbund der Schweiz. Er plant, koordiniert, finanziert und vermarktet den öV im Kanton Zürich, ein Versorgungsgebiet von 1,7 Millionen Menschen. Täglich benutzen über 1,6 Millionen Fahrgäste das dichte Netz aus S-Bahnen, Trams, Bussen, Bergbahnen und Schiffen – im Jahr rund 600 Millionen Passagiere. Der ZVV besitzt selbst keine Züge, Trams oder Busse, er betreibt also selbst keine öffentlichen Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittel gehören den verschiedenen Unternehmen im ZVV, darunter acht sogenannte marktverantwortliche Unternehmen: die SBB mit der Zürcher S-Bahn, Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ), Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), PostAuto AG, Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU), Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), Stadtbuss Winterthur sowie die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG).

Wie ZVV-Direktor Dominik Brühwiler anlässlich eines Mediengesprächs der Vereins Bahnjournalisten Schweiz im vergangenen November erklärte, sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren angestiegen, liegen für 2024 aber immer noch leicht unter dem Wert von 2019, dem letzten Jahr vor der Coronakrise. Das zeigt sich auch beim



Doppelstöckige Pendelzüge:
Das Rückgrat der Zürcher S-Bahn.
Bild: Sandro Hartmeier

Monatsdurchschnitt der Zahl der S-Bahn-Fahrgäste werktags bis zur Stadtgrenze Zürich, die 2019 noch bei 514 000 lag, mit Corona auf 331 000 Fahrgäste absackte und 2024 dann bei 465 000 angelangt ist. Ein interessanter Vergleichswert: Bei Verbundstart im Jahr 1990 wurden gerade mal 159 000 Fahrgäste gezählt. Die Nachfrage hat sich seither also verdreifacht.

Viel ist erreicht, aber der ZVV hat noch grössere Ambitionen, um den öffentlichen Verkehr als Rückgrat einer klima- und umweltfreundlichen sowie raum- und verkehrsplanerischen Mobilität zu festigen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit im Kanton Zürich soll bis 2040 von heute 32 Prozent auf mindestens 40 Prozent gesteigert werden.

Doch ganz so einfach ist das gemäss den Ausführungen von Brühwiler nicht. So gerät etwa die Wettbewerbsposition des öV auf der Strasse (Busse) zunehmend unter Druck. Gewisse Massnahmen wie die Verwirklichung von Velostreifen oder mehr Stadtbegrünung führen dazu, dass es immer mehr Mischverkehre gibt. Eigentrasseierungen werden fast unmöglich. Muss aber ein Bus einem langsamen Velo bergauf hinterherfahren oder in Tempo-20/30-Zonen die Geschwindigkeitsbeschränkung einhalten, nimmt die Zuverlässigkeit ab und Anschlüsse werden gebrochen. Insgesamt verlangsamt sich so der öV und die Ziele beim Modalsplit werden verfehlt. Am Ende braucht es zusätzliche Fahrzeuge zur Stabilisierung des Fahrplans. Weniger Geld für «echte Ausbauten» steht zur Verfügung. Auch der Widerstand gegen Depots und Unterhaltungsanlagen wirkt sich zum Nachteil des öffentlichen Verkehrs aus. Denn es wird immer schwieriger, überhaupt noch Standorte zu finden, die von der Bevölkerung akzeptiert werden.

Lehrlinge bauen Tram für Knies Kinderzoo

Gerhard Lob Knies Kinderzoo in Rapperswil hat ein neues Tram in Betrieb genommen. Lernende des Zugherstellers Stadler konzipierten das elektrisch angetriebene Schienenfahrzeug. Künftig fährt das neue Tram die Gäste auf der 480 Meter langen Strecke durch den Zoo, teilte der Kinderzoo mit. Es löst das 1962 eingeführte Rösslitrाम ab, dessen Pferde in den Ruhestand gingen. Gleisbaulernende der Südostbahn errichteten ein neues Abstell-

gleis mit Weiche für den historischen Tramwagen. Es besteht die Möglichkeit, diesen ans neue, rollstuhlgängige Tram anzuhängen. Das neue Zootram bietet Platz für 20 Kinder oder 16 Erwachsene und ist mit rund 5 Kilometern pro Stunde unterwegs.



Elektroantrieb statt Pferdestärken:
Das neue Zootram im SOB-Kupferlook.
Bild: Jürg D. Lüthard