

Generalversammlung VSLF
21. März 2015, Zürich
Referat von Franz Kagerbauer,
Direktor Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Sehr geehrte Frau Kantonsratspräsidentin
Sehr geehrter Herr Vereinspräsident Hubert Giger
Geschätzter Andreas Meyer
Werte Mitglieder des VSLF und Gäste

Hubert Giger hat es bereits im Programmheft erwähnt: Zürich ist ein bedeutender Ort für die Schweizer Bahnwelt. Zu verdanken haben wir das unter anderem auch Herrn Escher, der die Bahn nach Zürich gebracht hat. Ansonsten würden wir uns wohl heute in Winterthur treffen, was ja auch schön wäre, aber es fehlen halt der Uetliberg, der See und auch temporäre Hafenkranne.

Auch der VSLF hat einen engen Bezug zu Zürich, dem Ort seiner zweiten Gründung im Jahr 1957. Und auch die eingangs gezeigten Folien zur Guerilla-Aktion der Lokführer im Abstimmungskampf für die S-Bahn-Abstimmung im Jahr 1981 zeigen: da war viel Herzblut vorhanden, wenn es um die Schienen rund um Zürich geht. An dieser Stelle möchte ich mich für dieses Engagement bedanken, denn erst mit dieser Abstimmung kam der Stein des ZVV ins Rollen.

Im Vergleich zum VSLF ist der Zürcher Verkehrsverbund ZVV noch ein Jungspund. Wir feiern in diesem Jahr, wie Sie wissen, unser erstes richtiges Jubiläum: den 25. Geburtstag. Ich bin froh, sagen zu können, dass wir die Pubertät und die Sturm-und-Drang-Jahre glücklicherweise hinter uns haben. Dennoch lohnt sich ein kurzer Blick auf diese Zeit, denn vieles was heute selbstverständlich scheint, war vor nicht allzu langer Zeit noch komplett neu und eine Herausforderung.

Folie 2

Den Herrn auf dem Foto kennen Sie wahrscheinlich noch. Der damalige Verkehrsminister und Bundesrat Adolf Ogi eröffnete im Mai 1990 die Zürcher S-Bahn und auch den ZVV im neu gebauten Bahnhof Stadelhofen. Leider ist ihm der geniale Ausspruch „Freude herrscht“ erst ein paar Jahre später eingefallen, als der erste Schweizer im All war, aber er hätte auch damals gut gepasst. Ohne selbstgefällig zu sein, darf man von einem Meilenstein in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich sprechen. Es war das erste Mal, dass ein Kanton einen solch grossen Schritt wagte, und massiv in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Es herrschten zu jener Zeit in Zürich eine Aufbruchstimmung und ein Pioniergeist, die für die Zukunft wegweisend waren. Die grosse Mehrheit war überzeugt vom Sinn und Nutzen dieser neuen S-Bahn und vom ZVV und alle haben einen Teil dazu beigetragen, dass wir im Jahr 1990 auch termingerecht starten konnten.

Aktionen wie diejenige der Lokführer im Jahr 1981, die Stimmberechtigten, die an der Urne so klar Ja sagten, und schliesslich auch die steigenden Fahrgastzahlen zeigten: man war und ist mit der Zürcher S-Bahn und dem ZVV auf dem richtigen Weg.

Auch für die Lokführer, brachte 1990 einige Veränderungen: die augenfälligste davon natürlich die neuen doppelstöckigen S-Bahnzüge.

Folie 3

Es war eine Premiere für die Schweiz und ein Schritt in ein neues Zeitalter – das muss ich Ihnen nicht erzählen. Landläufig und verklärend meinen ja heute viele, die S-Bahn sei direkt nur mit diesen neuen Doppelstockzügen gestartet. Im ersten Jahr waren es aber gerade mal 12 Stück, die auf der S5 eingesetzt wurden. Der Rest der Flotte setzte sich aus rund 80 RBe-Pendel, Re420-Doppelpendel und wie sie alle noch hiessen zusammen. Zum Vergleich: Im laufenden Jahr setzen die SBB auf ihrem Netz 171 Kompositionen ein. Und zwar planmässig ausschliesslich Doppelstockzüge. Wenn ich am Morgen einstöckige Züge auf meinem Arbeitsweg sehe, verheisst das also jeweils nichts Gutes – noch weniger natürlich für meinen Kollegen Andreas Meyer.

Ganz nebenbei zeigt die Anzahl Fahrzeuge auch: Der ZVV und die Zürcher S-Bahn sind

ein Motor und Garant auch für den Berufsstand der Lokomotivführer.

Wichtig war und ist uns beim ZVV auch stets, unseren Fahrgästen, oder wie man heute manchenorts bevorzugt „Kundinnen und Kunden“, aber auch dem Fahrpersonal zuverlässiges, sicheres und modernes Rollmaterial anzubieten. Die DTZ von Siemens wurden beispielsweise eigens für die Zürcher S-Bahn entwickelt – wir waren Erstbesteller und erstaunlicherweise auch Einzig- und somit Letztbesteller dieses Zugs. Auch beim RV-Dosto waren wir zusammen mit der SBB die Auslöser für die Entwicklung dieses neuen Fahrzeugs.

Warum brauchen wir all diese neuen Züge? Weil wir nach 25 Jahren Betrieb regelrecht in einer anderen Liga angekommen sind:

Folie 4

Niemand hatte damit gerechnet, dass wir nach 25 Jahren eine Zunahme der Passagierzahlen von 180 Prozent vermelden würden. Sämtliche Planungen gingen von einer deutlich flacheren Kurve aus. Aus diesem Grund wurde beispielsweise auch der Bahnhof Stadelhofen nur dreigleisig gebaut, da man dessen Kapazität für lange Zeit als ausreichend eingeschätzt hatte. Aus heutiger Sicht eine klare Fehlentscheidung. Wir hätten uns viel Zeit, Geld und eine Volksabstimmung im letzten Herbst gespart. Und wir hätten auch eine Sorge weniger, wenn es um die Finanzierung des künftigen Bahninfrastrukturausbaus geht, die neu vom Bund koordiniert und übernommen wird. Wir bleiben aber für den Kanton Zürich am Ball, damit die Entwicklung rechtzeitig aufgegleist wird, der Motor nicht ins Stottern kommt und Sie weiterhin freie Fahrt auf dem Zürcher Schienennetz haben. Auch die Zahl der gefahrenen Zugskilometer ist beeindruckend. Über 22 Mio. Kilometer legten Sie im vergangenen Jahr auf den Schienen zurück, im Vergleich zu ca. 12 Mio. im Jahr 1990. Und auch die dritte Zahl auf der Folie verdient es, erwähnt werden: Der Aufwand für den öffentlichen Verkehr im ZVV beträgt gut eine Milliarde Franken. Das ist sehr viel Geld. Es ist aber auch erfreulich, dass die Wachstumsquoten in diesem Bereich nicht ganz so hoch sind. Das heisst, wir haben es auch geschafft, unsere Leistungen effizienter zu erbringen. Das ist ein wichtiger Punkt, denn letztlich tragen die Steuerzahler das Defizit des ZVV und die öffentlichen Gelder sprudeln nicht endlos und der Verteilungskampf darum wurde in den letzten Jahren immer anspruchsvoller.

Während der Vorbereitungen auf diese Generalversammlung bin ich auch auf ein Zitat eines Ihrer Kollegen gestossen, das er zu unserem 10-jährigen Jubiläum gegeben hat. Er dürfte einigen unter Ihnen bekannt sein.

Folie 5

Was als Erstes auffällt, ist natürlich der Stumpen im Mund. So ändern sich die Zeiten - heute darf man ja höchstens noch Zigaretten im Führerstand rauchen. Aber Spass beiseite. Der Punkt ist natürlich seine Aussage, dass der Arbeitsalltag auf dem S-Bahnnetz sich deutlich unterscheidet vom Fernverkehr. Es zeigte sich schon damals, dass im Pendlerverkehr vor allem ein Thema stark an Bedeutung gewann: die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit. Dies akzentuierte sich in den letzten Jahren zusehends, weil das Schienennetz in den Hauptverkehrszeiten wirklich bis zum Äussersten ausgereizt ist. Im S-Bahnverkehr gilt der alte Spruch tatsächlich: Zeit ist Geld:

Folie 6

Unser Produkt ist die vernetzte Mobilität. Und die Einheit, in der die Qualität gemessen wird, ist die Pünktlichkeit. So verwundert es nicht, dass letztlich die Pünktlichkeit im öffentlichen Verkehr auch monetarisiert wurde. Zum Beispiel in der Bonus-Malus-Vereinbarung zwischen der SBB und dem ZVV. Ich habe die Resultate seit der ersten Messung im Jahr 2006 zusammengezählt, und die Rechnung ging für die SBB knapp auf: Rund 295'000 Franken hat der ZVV für die Pünktlichkeit der S-Bahnen bisher bezahlt. Es wären noch viel mehr gewesen, wenn nicht im Jahr 2013 aufgrund zahlreicher Pannen und Ereignisse im Sommer das schlechteste Resultat seit Messbeginn eingefahren worden wäre. Sie dürfen mir glauben, dass mir ein Malus keine Freude macht. Im Gegenteil: ich bin froh, wenn ich der SBB einen Bonus ausbezahlen kann, denn das bedeutet, dass unsere Fahrgäste pünktlich ans Ziel gelangen. Und darauf baut der exzellente Ruf unseres öffentlichen Verkehrssystems letztlich auf.

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen wurde ein Schwerpunkt auf die Anpassung und „Entspannung“ der S-Bahn-Fahrpläne gelegt. Vielerorts wurden die Fahrzeiten verlängert,

damit die Züge pünktlicher verkehren und auch die Anschlüsse auf die Busse gewährt werden können. Längere Fahrzeiten sind für die Benutzer grundsätzlich weniger attraktiv, doch ist die Massnahme aus übergeordneter Sicht sicherlich richtig und wichtig. Es ist aber auch klar, dass wir nun höhere Erwartungen an die Pünktlichkeit stellen. Ich bin zuversichtlich, dass Sie wie in der Vergangenheit Ihr Möglichstes dazu beitragen.

Zum Schluss meines kurzen Referates möchte ich mich bei Ihnen bedanken. Zum Einen für die Gelegenheit, hier auftreten zu dürfen, zum Anderen aber vor allem für das gute Einvernehmen und den respektvollen Umgang in der Vergangenheit. Natürlich darf man auch mal geteilter Meinung sein, wie das beispielsweise bei der Frage des Zitat „unsinnigen Sicherheitskonzepts“ für die Zürcher S-Bahn vor einigen Jahren der Fall war. Damals hatten wir ja sogar Besuch von einigen Leuten vor unseren Büros in Oerlikon. Das Beispiel zeigt aber auch die Möglichkeiten, im Dialog eine einvernehmliche Lösung zu finden.

Ich erlaube mir deshalb als Quasi-Geburtstagskind auch noch einen Wunsch des ZVV anzubringen:

Folie 7

Nämlich, dass wir im gemeinsamen Umgang auch in Zukunft keine grösseren Differenzen und Querelen haben als die Frage betreffend Uniformierung.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen eine schöne Generalversammlung hier in Zürich und für die Zukunft sichere und gute Fahrt.