

VZO Wie entsteht eigentlich der Fahrplan?

Nach dem Fahrplan ist vor dem Fahrplan

Er ist das Produkt einer umfassenden Planung unter Einbezug aktueller Fakten, unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen samt der Erfüllung von möglichen Wünschen: der Fahrplan 2010.

Bernd Beck

Wenn jeweils alle zwei Jahre Mitte Dezember die neue Fahrplanperiode startet, ist es vielfach so, dass die Kunden die eine oder andere liebe (Fahr-)Gewohnheit aufgeben müssen und sich gelegentlich über die entsprechenden Änderungen im Angebot aufregen. Das schlägt sich dann oft in Leserbriefen nieder, in denen geklagt wird und Sofortmassnahmen gefordert werden. Dann ist es aber zu spät, und entsprechende Vorschläge und selbst gute Ideen können erst zwei Jahre später mit einbezogen werden. Dabei hätte die Bevölkerung im zwei Jahre laufenden Fahrplanverfahren zweimal Gelegenheit, sich zu den jeweiligen Entwürfen einzubringen. Aber die Fahrplanaufgaben interessieren vor dem Stichtag, an dem der neue Fahrplan in Kraft tritt, in der Regel recht wenig, sagt Werner Trachsel, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), während einer Orientierung über das sehr aufwändige Fahrplanverfahren.

Die Gestaltung des neuen Fahrplanes ist ein gewaltiges Räderwerk, in dem die verschiedenen Zahnräder unterschiedlichster Grösse und aus den verschiedenartigsten gelagerten Verkehrsunternehmen ineinander greifen müssen. Für Werner Trachsel und sein Fahrplan-Team gilt es nicht nur die 80 Busse der VZO in sinnvoller und möglichst wirtschaftlicher Ab-

folge in Fahrt zu bringen, die Anschlüsse müssen auch an den verschiedensten Schnittstellen (vor allem Bahnhöfe mit Anschlüssen an das S-Bahn-System) in Absprache mit den unterschiedlichsten Partnern unter dem Dach des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) bis hin zu den nationalen und internationalen Fahrplänen kunden- und praxisgerecht koordiniert werden.

Schritt für Schritt

Das sich über zwei Jahre erstreckende Fahrplanverfahren steht unter dem Kostendach der vom Kantonsrat jeweils verabschiedeten Strategie (vergleiche unten). Für die am 12. Dezember 2010 wechselnde Fahrplanperiode wurden in einem ersten Schritt zwischen Dezember 2008 und April 2009 im Marktgebiet der VZO (Bezirke Hinwil, Meilen und Uster) alle Linien und Linienabschnitte auf Kosten und Nachfrage hin überprüft. In ihrem Marktgebiet sind die VZO zuständig für «ihre» Gemeinden. Die Regionalen Verkehrskonferenzen (zum Beispiel Meilen) veranlassen die konsultative Mitwirkung der Gemeinden, die dort ihre Wünsche anbringen können. Über diese Verkehrskonferenzen werden die Gemeinden auch informiert über die erwähnte Strategie des ZVV und den Einsatz der finanziellen Mittel, der im Bezirk Meilen im laufenden Verfahren nicht erhöht wurden. Gleichzeitig wird die permanente Begehrenliste aus den Vorjahren aktualisiert.

In der Phase zwischen Februar und dem kommenden Oktober werden die

VZO die gesammelten statistischen Zahlen aus für die Ausarbeitung von Konzepten. Dazu gehört die Erhebung des aktuellen Marktpotentials, das Erkennen von Erschliessungslücken, die Erhebung des ÖV-Potentials anhand einer Abgleichung mit den Pendlerstatistiken und den Nachfragedaten. Mit Blick in die Zukunft werden gebietsweise auch dortige Veränderungen beispielsweise in der Siedlungsstruktur (geplante Überbauungen

und Darnach wird das Konzept bereinigt und geht als Antrag an den ZVV, der einen ersten Zwischenentscheid fällt.

Detailkonzeption

Liegt der Zwischenentscheid vor, dann beginnt die Arbeit für das Detailkonzept. Dazu gehört die Planung der Wagenumläufe durch Versuchsfahrten im Massstab 1:1. Gegebenenfalls müssen bauliche Massnahmen an Haltestellen oder bei Verkehrshindernissen mit den betroffenen Gemeinden oder mit dem Kanton geklärt werden. Bei einem Leistungsausbau muss gegebenenfalls auch eine Fahrzeugbeschaffung ins Auge gefasst werden, ein Personalrekrutierungsplan wird wahrscheinlich notwendig, und auch im Marketing müssen geeignete Massnahmen auf den Weg gebracht werden, um neue Angebote dem Publikum schmackhaft zu machen. Der dritte Schritt im Fahrplanverfahren ist in der Hauptsache die öffentliche Auflage der Fahrpläne der kommenden zweijährigen Periode auf den Gemeinderatskanzleien (die Fahrpläne auf den jeweiligen Wechsel in den ungraden Jahren beinhalten höchstens punktuelle Korrekturen). Es gilt dann, die Eingaben zu bearbeiten und bei Nichtberücksichtigung zu beantworten. Die regionalen Verkehrskonferenzen nehmen von den Konzepten Kenntnis und können noch Anpassungen anbringen. Anschliessend geht das Fahrplan-konzept – ein dicker «Schinken» – an den ZVV. Endgültig entscheidet der Ver-

kehrsrat darüber, mit Rekursmöglichkeiten durch die Gemeinden.

Werner Trachsel hat festgestellt, dass viele Wünsche aus der Bevölkerung oft völlig auf die rein persönlichen Bedürfnisse der betreffenden Personen zugeschnitten sind und deshalb selten in ein Gesamtkonzept passen. Darunter sind auch Utopien, wie etwa der Viertelstundentakt für die Nachtbusse. Nicht bewilligte Wünsche nach Betriebszeitenverlängerungen oder neuen Linien in bestimmten Gemeinden könnten zwar dann realisiert werden, wenn dort die betreffenden Gemeinden für die Kosten aufkommen. Meist werde dann aber abgesehen, weiss Werner Trachsel.

Betriebliche Umsetzung

Ab Mai bis zum Fahrplanwechsel im Dezember erfolgt die betriebliche Umsetzung der Konzepte. Das kann mit der Beschaffung von neuen Fahrzeugen beginnen und endet mit der Information der Fahrgäste auch in Form der praktischen Taschenfahrpläne.

Die sich über zwei Jahre erstreckende Planplanung ist ein Mammutwerk. Es sei sinnvoll, dass das diffizile Räderwerk einheitlich jeweils alle zwei Jahre einem Paukenschlag gleich neu zu spielen beginnt, abgestimmt auf die nationalen und internationalen Fahrpläne, resümiert Werner Trachsel. Angesichts des riesigen Netzwerkes sei es nicht mehr sinnvoll, auch noch – wie zu Urzeiten – im Frühjahr einen Fahrplanwechsel durchzuführen.

Während ab dem Stichtag des Fahrplanwechsels 2010 gegebenenfalls Nachbesserungen in den Dienst- und Umlaufplänen oder im Controlling der Finanzen und Frequenzen getroffen werden, arbeiten Werner Trachsel und das Team dann schon längst am Fahrplänenwurf für 2012, denn: «Nach dem Fahrplan ist vor dem Fahrplan.»



usw.) bereits mitberücksichtigt.

Im Planungsbüro werden Varianten von Linienführungen geprüft und Zeitprobleme erörtert. Die Anbindung an die S-Bahn-Stationen mit Zeitzugaben von 3 bis 5 Minuten bei möglichen Verspätungen wird überprüft. Ebenso der Takt und die Verkehrszeiten. Mit all diesen Angaben können dann die mutmasslichen Kosten ermittelt werden, und es erfolgt ein erster Abgleich mit den Vorgaben des ZVV. Die Linienporträts beinhalten auch Ideen und Alternativen und münden in Empfehlungen der VZO. Dann werden Pläne gezeichnet und Konzeptpapiere erstellt zuhanden einer Präsentation bei den betroffenen Gemeinderäten in den Monaten zwischen September und November. Mit der Bekanntgabe geht auch eine erste Einladung an die Bevölkerung zur Mitwir-

VZO Ein regionaler Busbetrieb als Teil des Zürcher Verkehrsverbunds

Die Autonomie in Abhängigkeit vom ZVV

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG sind als Unternehmung autonom – und doch völlig abhängig vom Zürcher Verkehrsverbund.

Christian Dietz-Saluz

Wie immer in grossen Räderwerken resultiert zwar am Ende grosse Kraft. Doch die Kehrseite der Medaille ist das Prinzip, dass ohne die anderen Räder nichts läuft. Im Fall der VZO ist dies vor allem der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Die VZO können also nicht einfach Kurse entwerfen, ohne auf die Anschlüsse zu anderen Verkehrsunternehmen im ZVV Rücksicht zu nehmen (siehe obigen Artikel zum Fahrplan). Die VZO können auch nicht beliebig Linien entwerfen, ohne die Kosten zu beachten. Denn der oberste Geldgeber ist der Kanton Zürich, respektive dessen Regierungsrat.

Mit dem Rahmenkredit von (zuletzt) 674 Millionen Franken wird der öffentliche Verkehr im ZVV teilfinanziert. Das entspricht 38 Prozent des Haushalts im ZVV. 50 Prozent finanziert er sich selbst

durch den Billetverkauf. 12 Prozent schliesslich schiessen die Gemeinden zu. Hier kommt es darauf an, wie viele Kurse an wie vielen Haltestellen mit wie vielen Passagieren im jeweiligen Gemeindegebiet gezählt werden. Wollen also die VZO ihr Netz erweitern, hat das automatisch Auswirkungen auf das Gesamtnetz ZVV. Ausser die betreffende Gemeinde greift selbst in die (tiefe) Tasche. Zur Veranschaulichung: Wenn ein Bus von Montag bis Freitag ganztägig verkehrt, kostet das im Jahr rund eine halbe Million Franken.

Alles Geld vom und für den ZVV

«Die Tarifhoheit liegt beim ZVV», sagt VZO-Direktor Werner Trachsel. Es können also keine beliebigen Billetpreise angesetzt werden. Im ZVV gilt der Zonentarif. Der wiederum richtet sich nach den Finanzierungszielen. Eine Richtgrösse dafür ist die Kostenunterdeckung. 2008 hat diese 343 Mio. betragen. Für 2009 werden 346,7 Mio. veranschlagt. 2014 prognostiziert man rund 415 Millionen Kostenunterdeckung. Begründet wird der Anstieg mit Teuerung, höheren Treibstoffpreisen, Investitionen mit Kapitalfolgekosten und Lohnanpassungen. Der ZVV hält in seinem Strategiepapier unter «finanzielle Zielsetzung» fest, dass



VZO-Direktor Werner Trachsel zeigt, wie der ZVV funktioniert: Die regionalen Verkehrsbetriebe stehen unter dem Dach des Verbundes. (Christian Dietz-Saluz)

«sich die Zunahme der teuerungsbereinigten Kostenunterdeckung auf die Mehrbelastung aus neuen Angeboten beschränken soll». Die VZO müssen sich nach diesen Vorgaben richten. «Der ZVV gibt uns den Auftrag, die VZO sagen, was das kostet, und daraus entsteht unser Leistungsentgelt», erklärt Werner Trach-

sel. Alles Geld kommt vom ZVV, alle Einnahmen gehen an den ZVV. 2008 haben die VZO 38,7 Millionen Franken erhalten. Grösste Aufwandsposten sind Personal (26 Mio.), Sachaufwand (8 Mio.) und Kapitalkosten (4,7 Mio.). Mehr gibt es nicht, mit dem Geld müssen die VZO auskommen – trotz «Autonomie».

VZO – Menschen und Geschichten zu den blauen Bussen

Die Busse der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) gehören seit über sechs Jahrzehnten zum Bild in der Region. Wer mit den blauen Bussen fährt, weiss, wann sie kommen, wie lange sie von A nach B brauchen. Ist man einmal eingestiegen, liegt der Weg in der Verantwortung anderer. Ist man ausgestiegen, schliessen sich mit der Türe auch die

Gedanken an den Menschen am Steuer und den Bus. Die «Zürichsee-Zeitung» («ZSZ») liess für eine Woche diese Türe offen. Zusammen mit den Bussen richtet sie einen Blick hinter die Kulissen eines öffentlichen Verkehrsbetriebes.

Was ist nötig, damit die VZO-Busse sicher, regelmässig und pünktlich eine Region in Bewegung halten? Wie wird für Sauberkeit gesorgt? Was machen die

VZO, wenn eine Route wegen einer Baustelle nicht mehr passierbar ist? Wie werden die Busse technisch auf Trab gehalten? Wer sind die Fahrerinnen und Fahrer? Und wie entsteht überhaupt ein Fahrplan?

Seit Montag berichtete die «ZSZ» täglich über Menschen und Geschichten hinter den Kulissen der VZO. Heute erscheint die letzte dieser VZO-Reporta-

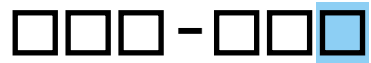
gen, ebenfalls abgerundet mit einem Wettbewerb für die Leserschaft. Initiiert worden ist diese Reportageserie von Joe Schmid, Leiter Marketing der VZO, in Zusammenarbeit mit dem Verlag und der Regionalredaktion der «Zürichsee-Zeitung». (zsz)

Alle bisher erschienenen Artikel sind auf der Homepage www.vzo.ch/hinter_den_kulissen_de.cfm zu finden.



Im Rahmen der VZO-Serie in der «Zürichsee-Zeitung» verlosen wir 3x2 «ZVV-9-Uhr-Tagespässe», alle Zonen, 1. Klasse, im Wert von je Fr. 38.–. Viel Glück wünschen Ihnen die «Zürichsee-Zeitung» und die VZO.

Notieren Sie hier Ihren Lösungsbuchstaben und bewahren Sie den Talon bis Ende Woche auf.



Tagesfrage
Wie viele Busse haben die VZO total?

P: 75 Busse
D: 100 Busse
S: 80 Busse

Um an der Verlosung teilzunehmen, senden Sie uns Ende Woche eine SMS an 919 (Fr. 1.–/SMS) mit dem Vermerk ZSZ TICKET4, dem kompletten Lösungswort und Ihrer Adresse (z.B. ZSZ TICKET4 HALTESTELLE Heidi Muster, Musterstrasse 1, 1234 Musterhausen) oder schicken Sie eine Postkarte (A-Post) an folgende Anschrift: Zürichsee Presse AG, VZO-Serie, Postfach 135, 8712 Stäfa. An der Verlosung nehmen alle Personen teil, die die richtige Antwort per SMS oder Postkarte eingesandt haben. Teilnahmeschluss ist der Donnerstag, 30. Juli 2009. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt, Rechtsweg/Barauszahlung ausgeschlossen. Mitarbeitende der Zürichsee Medien-Gruppe, Zürcher Landzeitung, PubliGruppe und VZO sind nicht teilnahmeberechtigt.