

«Für die Netzentwicklung 2040 schauen wir uns sämtliche Möglichkeiten an»

VBZ-Direktor Guido Schoch blickt im Gespräch mit Michael von Ledebur und Adi Kälin zurück auf die hürdenreiche Beschaffung des Flexity-Trams und wirft einen besorgten Blick auf die Zukunft des öffentlichen Verkehrs – unter anderem wegen Tempo 30

Herr Schoch, wie sind Sie heute morgen zur Arbeit gekommen?
Normalerweise komme ich mit dem 83er-Bus. Heute bin ich ausnahmsweise mit dem Auto gekommen, weil ich einen anderen Termin habe.

Wenn Sie in Tram und Bus unterwegs sind, schauen Sie dann permanent, was gut und was schlecht läuft?

Wenn ich in einer anderen Stadt bin, kaufe ich mir eine Tageskarte und steige in irgendein Tram ein. Da sieht man viel und lernt viel. Selbst wenn etwas schlecht läuft. Ich überlege mir dann oft: Was könnte man hier besser machen?

Und, was könnte man besser machen in Zürich?

Die Pünktlichkeit bei den Bussen befriedigt uns nicht, es wären zwingend mehr Busspuren nötig. Wie effektiv das ist, haben wir kürzlich bei der Hohlstrasse gesehen: Dort haben wir vor einem Jahr eine elektronische Busspur geschaffen, also eine Spur, die in beiden Richtungen genutzt werden kann. Dadurch hat sich die Pünktlichkeit stark verbessert. Bei den Trams erreichen wir über 90 Prozent Pünktlichkeit, was ein sehr guter Wert ist. Das müssen wir halten können, es ist aber nicht selbstverständlich.

Wir hätten auch noch Verbesserungsvorschläge: Wenn man zum Beispiel morgens beim Lochergut ins Tram Richtung Stadt steigen will, sind Zweier und Dreier schon hoffnungslos überfüllt. Könnte man in Pendlerzeiten nicht mehr Trams und Busse einsetzen?

Über kurz oder lang müssen wir den Takt beim Zweier verdichten. Aber der-



VBZ-Direktor Guido Schoch, der im Frühling pensioniert wird, in einem der neuen Flexity-Trams, die endlich im regulären Betrieb unterwegs sind. KARIN HOFER / NZZ

Sie haben das Amt 2009 von Hans-Peter Schär übernommen, der nach nur drei Jahren gekündigt hatte. In einem Interview sagte er damals, der VBZ-Direktor sei «nahezu machtlos». Hatte er recht?

Man hat schon Freiräume, aber man ist eingebunden in den ZVV auf der einen Seite, und auf der anderen spürt man die Einschränkungen, weil die VBZ eine städtische Dienstabteilung sind. Aber gerade weil man vom ZVV de facto einen Globalkredit hat, muss man nicht mit jedem Kredit in den Gemeinderat. Trotzdem: Mehr Eigenständigkeit wäre natürlich nicht schlecht.

Sie sind damals von einem ländlichen Betrieb gekommen. Wie gross war der Sprung vom Land in die Stadt?

Die Südostbahn war fünfmal kleiner als die VBZ, mit 500 statt 2500 Mitarbeitenden. Aber bei der SOB waren fünf Kantone beteiligt, die man von etwas überzeugen musste. Von daher war das Spannungsfeld zwischen ZVV und Stadt für mich nicht absolutes Neuland.

Ihr letztes Jahr im Amt war von Schwierigkeiten geprägt: Das Rosengarten-Tram wurde in der Volksabstimmung abgelehnt, es folgte die Corona-Krise, die den Flexity-Einsatz weiter verzögerte. Ärgert Sie, dass Sie mit diesen Rückschlägen aufhören müssen?

Es ärgert einen sicher. Das Nein zum Rosengarten-Projekt war ein politischer Entscheid an der Urne, den man zur Kenntnis nehmen muss – auch wenn die Ablehnung vermutlich vor allem dem Autotunnel galt. Von Corona waren wir wie alle anderen betroffen, wir sind aber verhältnismässig gut weggekommen. In der Belegschaft gab es nur wenige Fälle; 13 insgesamt bei 2500 Mitarbeitenden und keinen einzigen schweren Fall.

Es gab auch Highlights bei der Netzentwicklung in Ihrer Amtszeit, neue Tramlinien beispielsweise.

Die Tramverbindung Zürich-West ging pünktlich in Betrieb, die Linie über die Hardbrücke auch. Auch bei den Bussen lief es gut, etwa bei der Einführung des 83ers, der sehr erfolgreich ist. Er war als eine Art Vorläufer des Rosengarten-trams gedacht, als direkte Verbindung zwischen Bahnhof Altstetten, Freilager und Bucheggplatz. Dass gelegentlich ein Tramprojekt an der Politik scheitern kann, damit muss man rechnen.

Was kommt anstelle des Rosengarten-trams?

Wir sind am Ausarbeiten des Liniennetzes 2040, das Ende des nächsten Jahres präsentiert werden soll. Im Gegensatz zu früheren Entwicklungskonzepten schauen wir uns diesmal alle Möglichkeiten an: zum Beispiel, ob das Tram unter den Boden verlegt werden kann. Oder ob es neue Verkehrsmittel braucht. Wir starten gewissermassen auf der grünen Wiese.

Lang waren die VBZ der unbestrittene Platzhirsch auf der Strasse. Jetzt kommen immer mehr zusätzliche Ansprüche: Förderung des Veloverkehrs, neue Alleen, Tempo 30. Erleben Sie es auch so?

Tempo 30 beschäftigt uns sehr: Wenn man flächendeckend Tempo 30 einführen würde, was ja diskutiert wird, wären Investitionen von rund 75 Millionen Franken nötig. Dazu kämen jährlich wiederkehrende Mehrausgaben von 20 bis 25 Millionen. Es brauchte zusätzliche Fahrzeuge, zusätzliche Chauffeure. Das geht sehr schnell ins ganz grosse Geld. Das muss jemand zahlen – oder es kommt zu einem Abbau der Leistungen. Eine Gelddruckmaschine haben weder wir noch der ZVV im Keller. Bisher haben wir jeweils Tempo 30 zugestimmt, wenn es keine zusätz-

lichen Kosten gab. Allerdings ist auch das Tempo des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Faktor, wenn sich Leute entscheiden müssen, ob sie vom Auto auf Tram oder Bus umsteigen wollen.

Seit 2013 ist die Mitarbeiterzufriedenheit immer wieder ein Thema. Wieso schaffen Sie es nicht, das in den Griff zu kriegen?

Die Mitarbeiterzufriedenheit, die in einer Befragung erhoben wurde, ist nicht so schlecht. Sie bewegt sich etwa im Schnitt der ganzen Stadt. Schlecht schneiden wir selbstverständlich bei der Frage ab, ob die Mitarbeitenden ihren Arbeitstag frei einteilen können. Ein Chauffeur muss eben um 5 Uhr 15 ausfahren und nicht um 5 Uhr 17 oder um 5 Uhr 13. Auch bei der Frage nach der Work-Life-Balance stehen wir wegen der Schichtarbeit schlechter da. Umso erstaunlicher ist es doch, dass wir den städtischen Schnitt trotzdem halten können. Dass die Mitarbeiterzufriedenheit immer wieder zum Thema in den Medien wird, hat allerdings auch damit zu tun, dass wir für die Gewerkschaften die interessanteste Dienstabteilung sind. Mit Lohnforderungen geht man nicht zuerst zum Friedhofsamt.

Wagen wir einen Blick in die Zukunft: Zürich wächst ja seit Jahren rasant, womit auch die Ansprüche an den öffentlichen Verkehr steigen. Ist das Tram unter diesen Vorzeichen überhaupt noch das Verkehrsmittel der Zukunft?

Ich denke schon. In zahlreichen Städten in Europa und in den USA werden Tramlinien gebaut. Das Tram hat eine viel grössere Kapazität als ein Bus, und die U-Bahn befindet sich in einer ganz ande-

«Die Pünktlichkeit bei den Bussen befriedigt uns nicht, es wären zwingend mehr Busspuren nötig.»

zung nach Schlieren kommt, ist es nicht mehr zu stemmen.

Trotzdem: Hätten Sie nicht besser auf diese Situation vorbereitet sein müssen? Das letzte Mirage-Tram, Vorgänger der Cobra, wurde 2011 ausgemustert. Damals war die Verzögerung bei der Neubeschaffung noch nicht absehbar.

Wann können die VBZ wieder zur Normalität zurückkehren?

Das wird hoffentlich in ein paar Monaten der Fall sein – falls nichts mehr passiert. Käme es beispielsweise erneut zu einem Lockdown, wäre dieser Plan infrage gestellt.

2016 hätten die Flexity-Trams schrittweise in Betrieb gehen sollen. Jetzt, vier Jahre später als geplant, ist es so weit. Ab 15. Oktober finden die ersten Fahrten mit Passagieren statt. Ist die Festfreude ob dieser enormen Verzögerung getrübt? Ich freue mich natürlich schon, aber die Verzögerung ärgert einen auch.

Eine wichtige Ursache für die Verzögerung war die verweigerte Kostengutsprache des Verkehrsverbands (ZVV) – ein Affront. Gibt es im Verkehrsrat klare Antipathien gegenüber der grossen VBZ?

Ein Jahr verging allein schon, weil der ZVV sehr viel Zweitmeinungen einholte, obwohl dies gar nicht vorgesehen ist. Dann gab es Probleme mit der Wahl des Gutachters. Die Hersteller fürchteten, der Gutachter könnte befangen sein, und weigerten sich, technische Daten herauszugeben. Dann wollte der ZVV, dass wir nochmals neu ausschreiben, wogegen wir prozessiert und gewonnen haben. Am Schluss hat der neue Gutachter, der TÜV Süd, festgehalten, dass die Ausschreibung von unserer Seite her professionell und ordnungsgemäss abgelaufen ist und dass die Vorwürfe, die von der «Rundschau» erhoben wurden, falsch waren. Und zwar komplett falsch, was ja noch erstaunlich ist: Wenn man würfelt, hat man eine höhere Chance, richtig zu liegen.

Das Ende einer langen Leidensgeschichte

ak. · Das neue Flexity-Tram ist endlich im regulären Einsatz in Zürich. Man darf sich freuen, aber auch ein wenig darüber ärgern, wie lange sich die Beschaffung hingezogen hat. Die Verzögerung ist einerseits darauf zurückzuführen, dass der Verkehrsrat zunächst die Kostengutsprache verweigerte und neue Gutachten verlangte. Andererseits haben auch die Konkurrenten der bei der Ausschreibung siegreichen Firma Bombardier den Aufschub zu verantworten. Wie so oft bei Auftragsvergaben klagten die Unterlegenen, in diesem Fall Stadler und Siemens.

Und wie eigentlich fast immer blitzen sie vor Gericht ab und sorgten so lediglich für ein weiteres Hinausschieben der Beschaffung. 70 neue Bombardier-Trams wurden schliesslich bestellt, das erste kam im letzten November in Zürich an und wurde seither eingehend getestet. Nun hat das Bundesamt für Verkehr die Zulassung für den ordentlichen Betrieb mit Passagieren auf dem Tramnetz erteilt. Nach den technischen Tests können nun also Zürcherinnen und Zürcher testen, wie ihnen das neue Tram behagt, zuerst auf der Linie 11, dann auf der Linie 4.

zeit haben wir ein Problem mit den fehlenden Fahrzeugen. Am Montag ist ja wieder eines ausgefallen.

Ein Tram der Linie 2 wurde stark beschädigt. Wie schwer fällt so ein einzelner Unfall ins Gewicht?

Im Normalfall kommt es auf ein Fahrzeug mehr oder weniger nicht an. Jetzt sieht es anders aus, weil wir kaum Reserven haben. Die Reparatur des Unfalltrams dürfte gegen ein Jahr dauern.

Eigentlich tönt es ja wie ein Witz: Der VBZ gingen im Sommer 2019 die Trams aus. Man holte die alten «Mirage» aus dem Trammuseum zurück, und trotzdem mussten Linien eingestellt und der Fahrplan ausgedünnt werden. Das ist doch eine Katastrophe für ein Verkehrsunternehmen.

Es hat auch niemand damit gerechnet, dass sich die Trambeschaffung so enorm in die Länge zieht. Wir haben 2010 mit einem sehr grosszügigen Terminkalender angefangen und mit sechs Jahren für die Beschaffung gerechnet. Wir wussten aber immer: Mit der zusätzlichen Strecke über die Hardbrücke wird es knapp, und wenn die Verlänge-

«Man muss zur Einsicht kommen, dass nicht in jeder Strasse alles sein kann: In einer gibt es Auto und Tram, in der andern nur Velo und öffentlichen Verkehr.»

ren Kategorie, was die Kosten angeht. Man muss aber zur Einsicht kommen, dass nicht in jeder Strasse alles sein kann: In einer gibt es vielleicht Auto und Tram, in der andern nur Velo und öffentlichen Verkehr. Wenn man das nicht macht, wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Zürich in fünf Jahren nicht mehr so gut sein, wie es heute ist. Die Umweltprobleme aber wird man nur lösen können, wenn man die Leute zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegen kann.

Was schwebt Ihnen persönlich vor, wie der öffentliche Verkehr in Zürich in 20, 30 Jahren aussehen wird?

1962 ist die Tieferlegung des Tramnetzes im Zentrum in einer Volksabstimmung gescheitert. Das wäre an sich eine gute Lösung gewesen; es hätte nicht wie bei einer U-Bahn eine einzige Linie gegeben, die nur mit Spezialfahrzeugen befahren werden kann. In den Tunnels hätten alle Trams verkehren können. Wenn wir einmal wirklich keinen Platz mehr haben auf den Strassen, ist das sicher eine Variante, die wir nochmals genauer anschauen müssen.