

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004

4207

**Beschluss des Kantonsrates
betreffend Grundsätze über die mittel-
und langfristige Entwicklung von Angebot
und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in einen Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004,

beschliesst:

Für die Fahrplanjahre 2007–2010 gilt:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

1. Ziele:

- a) Die auf Grund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird aufgefangen.
- b) Das Angebot wird dort angepasst, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll im Jahr 2008 77 Punkte betragen und auf diesem Niveau gehalten werden.
- d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der durch die Angebotsanpassungen erforderlichen zusätzlichen Mittel und die durch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) entstehenden Mehrbelastungen. Vorbehalten bleiben Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der laufenden Rechnung.

2. Stossrichtungen:

- a) Das Angebot wird wie folgt angepasst:
 - 1. S-Bahn: In den Fahrplanjahren 2007 und 2008 werden die 3. Teilergänzungen der S-Bahn gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 24. November 2003 (Vorlage 4055) verwirklicht. Auf Grund der zunehmenden Bedeutung des Ein-

kaufs- und Freizeitverkehrs wird das Angebot in den betroffenen Verkehrszeiten verdichtet. Es werden Angebotskonzepte ausgearbeitet, die bestehende und absehbare Kapazitätsengpässe beheben und die Möglichkeiten des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse berücksichtigen. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass bei der Verteilung der knappen Fahrplantrassen netzoptimierende Lösungen angestrebt werden.

2. Tram- und Stadtbahnen: Auf das Fahrplanjahr 2007 wird die Etappe Oerlikon–Auzelg der Glattalbahn in Betrieb genommen. Die zweite Etappe ist per Fahrplanjahr 2009 geplant. Die Tramnetzerweiterung Zürich West wird vorbehaltlich der Vor- und Mitfinanzierung durch die Stadt Zürich verwirklicht. Die Kreditvorlagen werden rechtzeitig zur Entscheidung vorgelegt.
 3. Bus: Die Buslinien werden auf die vorgesehenen Angebotsanpassungen der S-Bahn abgestimmt. Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot im Glattal und im Limmattal schrittweise einem städtischen Niveau angepasst. Der Bau von Busspuren und die Umsetzung von Massnahmen des integrierten Verkehrsmanagements werden gefördert.
 4. Nachtnetz: Das Nachtangebot wird der Nachfrage angepasst. Es ist kostendeckend zu betreiben. Die Angebotsanpassungen unterliegen den Bestimmungen des kantonalen Fahrplanverfahrens. In den «Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» sind die Erfahrungen mit dem Nachtangebot (Benutzerfrequenzen auf den einzelnen Linien, Kostendeckung [Vollkosten], Reaktionen von Kundinnen und Kunden, aber auch diejenigen der Anwohnerschaft der betroffenen Strecken) jeweils darzulegen.
- b) Bei den Dienstleistungen stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:
1. Ein verbundweites Leitsystem wird die Fahrgäste vor und während der Reise mit den nötigen Informationen über die aktuellen Abfahrtszeiten, Anschlüsse und Störungen versorgen.
 2. Die geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit werden fristgerecht umgesetzt und weiterentwickelt. Die Vorteile der Video-Sicherheit werden genutzt.

3. Die verbundweite Lenkung der Qualität wird den Anforderungen des Verbundsystems angepasst. Ein Anreizsystem für die Verkehrsunternehmen verstärkt die Wirkung des Qualitätsmanagements.
- c) Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird vereinfacht. Die am Ende der Lebensdauer stehenden Billettautomaten werden ersetzt. Die Kooperation mit den Nachbarverbunden wird durch ein erweitertes Ticket-Sortiment und gemeinsame Standards vertieft.
- d) Anpassungen der Leistungen sowie die teuerungsbedingten Mehrkosten werden durch periodische Preisanpassungen finanziert. Die Leistungen der ZVV-Abos werden an die sich wandelnden Kundenbedürfnisse angepasst.
- e) Der Nutzen des ZVV-Netzes wird im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Die Fahrgäste werden über die Anpassungen im Verkehrsangebot informiert. Mittels Kooperationen und Vermarktung wird die Auslastung im Freizeit- und Einkaufsverkehr verbessert.
- f) Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons umgesetzt.
- g) Die Stärken des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität werden genutzt.
- h) Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird in den Bereichen Fahrleistungserbringung und Aufgaben im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Marktverantwortung weiter verbessert.
- i) Für Fahrleistungen gilt eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

- a) Um die Leistung der Hauptstrecken nachfrageorientiert zu entwickeln, wird auf eine integrale Planung der Grossprojekte des Bundes hingewirkt. Der ZVV setzt sich insbesondere mit Nachdruck für den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse sowie einen raschen Ausbau der Strecke Oerlikon-Flughafen-Winterthur ein.
- b) Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels soll eine schnelle, leistungsfähige Zufahrt durch den Zimmerberg in Betrieb genommen werden.
- c) Im internationalen Verkehr stehen schnelle Verbindungen zu Wirtschaftsräumen der Nachbarländer im Vordergrund (Paris, Frankfurt, Mailand, München und Stuttgart).

- d) Der ZVV ist bereit, sich aktiv an den Planungen des nationalen und internationalen Verkehrs zu beteiligen. Bei Trassenkonflikten sucht er gemeinsam mit den SBB nach Lösungen.

III. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:

- a) Die Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie Wiedikon–/Altstetten–Zürich HB–Oerlikon 2013 (bzw. 2015 für den Ast Altstetten) löst eine teilweise Neukonzeption der S-Bahn Zürich und von Fernverkehrsverbindungen aus. Die Planungen dazu werden weiter vorangetrieben und orientieren sich an den Zielen und Grundsätzen der S-Bahn-Vision.
- b) Es werden die richtplanerischen Voraussetzungen geschaffen und die Umsetzungsinstrumente vorbereitet, um die Anpassungen des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationsräumen langfristig zu sichern und rechtzeitig in Angriff nehmen zu können.

IV. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen die Beschlüsse des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 3. März 2003 und deren Änderung vom 13. September 2004.

V. Veröffentlichung von Dispositiv-Ziffern I bis IV im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

Einleitung

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit die Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der Rahmenkredit wird jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt und stellt ein kurzfristiges Steuerungsinstrument für diese Fahrplanperiode dar. Mit den Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich mittel- und langfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ab. Die vorliegenden Grundsätze beziehen sich im mittelfristigen Planungshorizont auf die Fahrplanjahre 2007–2008 und 2009–2010. Der langfristige Planungshorizont beginnt 2011 und ist zeitlich nicht begrenzt.

Die vorliegenden Grundsätze bauen auf dem Controlling-Konzept des Regierungsrates auf, das hinsichtlich der Bedürfnisse des ZVV weiterentwickelt wurde. Ziel ist es, die wichtigsten Indikatoren festzulegen und daraus die zentralen Stueerelemente abzuleiten. Dazu werden vier Unternehmensziele formuliert, die sich direkt auf das Controlling-Konzept des Regierungsrates beziehen. In einem beigefügten Strategiebericht wird ausführlich begründet, mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen.

Der Strategiebericht orientiert sich an den verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption, die der Regierungsrat mit Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 146/1998 vom 23. Januar 2002 (Vorlage 3936) dargestellt hat. Er umfasst die Fahrplanjahre 2007–2008 und 2009–2010 und ersetzt den Strategiebericht für die Periode 2005–2008. Auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen aufbauend schreibt er diese fort. Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Angesichts der schwierigen finanziellen Situation wird der Regierungsrat bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs weitere Beschränkungen prüfen müssen. Allgemein gilt, dass die Anpassungen auf die Behebung von Kapazitätsengpässen beschränkt und die knappen Mittel durch weitere Priorisierungen effizient eingesetzt werden. Sollte der Bund im Rahmen von Bundessparmassnahmen dem öffentlichen Verkehr finanzielle Mittel entziehen, könnten die entstehenden Fehlbeträge nicht vom Kanton aufgefangen werden.

Leitsatz

Die Zahl der im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich lebenden und arbeitenden Bevölkerung ist weiterhin im Steigen begriffen. Der starke Zuwachs an Arbeitsplätzen in zentrumsnahen Gebieten und die Steigerung der Bevölkerungszahlen an der Peripherie führen zu wachsenden Verkehrsströmen, die sowohl auf der Strasse als auch auf dem S-Bahnnetz und den Zubringerlinien zu Engpässen geführt haben.

Ab 2005 soll mit den 3. Teilergänzungen und zusätzlichem Rollmaterial die Leistungsfähigkeit der S-Bahn angepasst werden. Auf Grund der noch verbleibenden Engpässe sowie der prognostizierten Nachfrageentwicklung sind nach Abschluss der 3. Teilergänzungen weitere Kapazitätsanpassungen notwendig. In den Agglomerationen sind Taktverdichtungen vorzusehen, und die Buslinien sind auf die vorgesehenen Angebotsanpassungen der S-Bahn auszurichten. Ausserdem sind der Bau von Busspuren und Massnahmen des integrierten Verkehrsmanagements zu fördern. Neben der Pflege der Servicequalität

soll auch der Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter vereinfacht werden. Für die geplanten Angebotsanpassungen sind zusätzliche Mittel notwendig. Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird insgesamt auf jene Mittel beschränkt, die durch Angebotsanpassungen und den neuen, bundesstaatlichen Finanzausgleich erforderlich werden. Mittel- und langfristig ist der Bau des zweiten unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse mit hoher Priorität voranzutreiben.

Wirkungsebene

Auf der Wirkungsebene wird beurteilt, welche Verkehrsbedürfnisse bestehen und inwieweit das Verkehrsangebot den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden vermag. Einer der aussagekräftigsten Gradmesser des Erfolgs des Verkehrsangebots ist die Nachfrageentwicklung. In der Phase der Hochkonjunktur ist die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr im Kanton Zürich kräftig gestiegen. Die gewonnenen Kunden sind dem öffentlichen Verkehr auch in den konjunkturell ungünstigen Jahren 2002 und 2003 treu geblieben. Mit gezielten Angebotsanpassungen, die auch die veränderte Nachfrage ausserhalb der Hauptverkehrszeiten berücksichtigen, kann die bis 2010 prognostizierte Nachfragesteigerung von 15% abgedeckt werden. Damit leistet der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich.

Die Kundenzufriedenheit ist weiterer Massstab für die Akzeptanz des Verkehrsangebots. Hier wurde mit 74 Punkten im Jahr 2002 bereits ein gutes Niveau erreicht. Die Massnahmen in den Bereichen Fahrgastinformation, Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus sowie das integrierte Verkehrsmanagement sind auf Kurs. Die technischen Installationen und die Einführung des neuen Fahrgastinformationssystems werden stufenweise verwirklicht.

Die zunehmende Respektlosigkeit gegenüber öffentlichen Einrichtungen, Fahrdienstpersonal und Mitreisenden erfordert stets neue Massnahmen in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus. Der Aufwand dafür wird folglich zunehmen. Das immer dichter vernetzte und immer stärker frequentierte Verbundsystem stellt entsprechende Anforderungen an eine effiziente Qualitätssteuerung. Qualitätsplanung und -kontrolle müssen deshalb weiter systematisiert werden. Dazu soll ein finanzielles Anreizsystem für die Unternehmen des ZVV und die SBB eingeführt werden. Das bis 2008 angestrebte Niveau der Kundenzufriedenheit von 77 Punkten soll in einem kostenbewussten Umfeld auch längerfristig gehalten werden. Dies bedingt auch in den Folgejahren einen konstanten Einsatz für die Qualität.

Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Der Bund hat die Kriterien für ein Grobnetz festgelegt, das bis 2014 verwirklicht werden soll. Die Verkehrsunternehmen wurden aufgefordert, bis im Herbst 2004 Umsetzungsprogramme für das Grobnetz einzureichen. Im Kanton Zürich übernimmt der ZVV die Koordination zwischen den Transportunternehmen und den Gemeinden. Die Übergangsfristen ermöglichen es, einen Teil der bestehenden Zugangsbarrieren für Behinderte im Rahmen der ordentlichen Erneuerungen zu beheben. Vorzeitige Anpassungen der für Behinderte wichtigen Umsteigepunkte werden jedoch zusätzliche Mittel beanspruchen. Das Grobnetz kann nur mit einem gemeinsamen, zeitlich und finanziell abgestimmten Engagement von Bund, Kanton und Gemeinden erstellt werden. Der ZVV wird den Kantonsanteil im Rahmenkredit 2007/2008 beantragen.

Leistungsebene

Die Leistungsebene betrifft sämtliche Instrumente des Marketing: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Ein Portfolio der Regionen ermöglicht hier konkrete Aussagen zu den einzelnen Regionen. Anpassungen ergeben sich vor allem in den wachsenden Verkehrsmärkten, immer unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsströme genügend konzentriert auftreten. Die notwendigen Entwicklungen können mit schnellen und direkten S-Bahn-Verbindungen sowie mit der Anpassung des Feinverteilers vorgenommen werden.

Mittelfristig müssen in erster Linie die schon vor Jahren erkannten Kapazitätsengpässe im engeren Bereich des Knotens Zürich behoben werden. Sie können im Rahmen der 3. Teilergänzungen nicht eliminiert werden und verschärfen sich weiter.

Die Fertigstellung des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse per 2013 ist die einzige Möglichkeit, die Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Zürich nachhaltig zu beheben und den drohenden Verkehrskollaps zu verhindern. Der Regierungsrat und der ZVV setzen sich mit Nachdruck dafür ein, dass die Finanzierung des Bundesanteils sichergestellt wird und die Inbetriebnahme per Fahrplanwechsel 2013 gewährleistet ist. Es werden zusätzliche Infrastruktur-Anpassungen ausserhalb dieses Kernprojektes nötig sein. Sie werden in Bezug auf die S-Bahn ausgearbeitet und dem Kantonsrat in Form eines Rahmenkredits rechtzeitig zur Genehmigung unterbreitet werden.

Die Anpassung des Tram- und Stadtbahnnetzes stärkt die Position des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich und im Glattal. Die erste Etappe der Glattalbahn wird ab Herbst 2004 bis Ende 2006 gebaut, die zweite Etappe soll bis 2009 ausgeführt werden. Der durchwegs hohe Investitionsbedarf erfordert eine Konzentration auf die Objekte mit dem höchsten verkehrlichen Nutzen.

Der Feinverteiler in den Gemeinden im näheren Umkreis der Stadt Zürich soll qualitativ und soweit vertretbar auch quantitativ einem städtischen Niveau angepasst werden. Die Nachfrage im Binnen- und Zupendlerverkehr der Städte Zürich und Winterthur soll aufgefangen werden. Im übrigen Kantonsgebiet wird entsprechend der Nachfrage eine lückenlose Vertaktung angestrebt. Neben den notwendigen Anpassungen (Kapazitätsengpässe, Veränderungen und Optimierung von Linien) ist auch die behinderungsfreie Fahrt zu fördern.

Das erste Betriebsjahr des ZVV-Nachtnetzes verlief erfolgreich. Bereits in der zweiten Jahreshälfte 2003 entstanden erhebliche Kapazitätsengpässe. In der Folge hat der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht erstattet. Mit Beschluss vom 13. September 2004 hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, das Nachtangebot auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 nachfragegerecht auszubauen. Die Weiterentwicklung des Nachtnetzes ist auch künftig der jeweiligen Nachfrage anzupassen, sofern dies kostendeckend geschehen kann (Vorlage 4157a). Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe. Zudem sollen grosse Potenziale besser erschlossen und mit geeigneten, nachfragegerechten Verkehrsmitteln bedient werden.

Die insgesamt vierjährige Kampagne zur Verankerung der vernetzten Mobilität im Bewusstsein der Kundinnen und Kunden zeitigte nachhaltige Wirkungen. So konnten seit Kampagnenstart im Jahr 2000 die Einnahmen aus dem ZVV-Tarif um 33 Mio. Franken, d. h. um 8,3%, gesteigert und die Bekanntheit sowie das Image des ZVV substantiell verbessert werden. Um weitere Einnahmensteigerungen zu sichern, sind die erfolgreichen Massnahmen fortzusetzen.

Der ZVV hat zusammen mit Nachbarverbunden und SBB ein kundenfreundliches Tarifsystem für Fahrten über die Verbundgrenzen entwickelt. Per Fahrplanjahr 2005 wird eine Lösung im Abonnementsbereich eingeführt. Im Falle einer erfolgreichen Entwicklung des neuen Verbundtarifs mit den Nachbarkantonen wird der Weiterausbau zum integralen Tarifverbund angestrebt.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene beantwortet die Frage, wie das aus den Wirkungs- und Leistungszielen abzuleitende Angebot finanziert werden soll. Massgebende Zielgrösse ist die Kostenunterdeckung. Sie wird auf Grund der geplanten Angebotsanpassungen in den nächsten Jahren wieder ansteigen. Dies obwohl das Nachfragewachstum zusätzliche Einnahmen aus dem ZVV-Tarif erzeugen wird und weitere Effizienzsteigerungen bei den Verkehrsunternehmen geplant sind. Um die Kostenunterdeckung in einem finanzierbaren Rahmen zu halten, wird 2005 eine Tarifierpassung vorgenommen. Danach sollen die Preise etappenweise mindestens im Umfang der auflaufenden Teuerung angepasst werden. Der teuerungsbereinigte Anstieg der Kostenunterdeckung wird sich im Rahmen der finanziellen Belastungen aus den Angebotsanpassungen und der durch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) entstehenden Mehrbelastungen bewegen.

Die zeitliche Planung der Angebotsanpassungen ist mit den kreditrechtlich bewilligten Infrastrukturanpassungen abgestimmt. Allfällige Korrekturen bei den Angebotsanpassungen auf Grund des Projektes Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006 des Regierungsrats bleiben vorbehalten. Dabei wären weitere Priorisierungen der Angebotsanpassungen vorzunehmen, die den Realisierungsstand der Infrastrukturanpassungen sowie der Rollmaterialbestellungen berücksichtigen. Die für die Angebotsanpassungen erforderlichen Infrastrukturinvestitionen werden durch den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert. Die Planung erfolgt im Rahmen des konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) des Regierungsrates und ist mit der Investitionsplanung des ZVV abgestimmt.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Die Versorgungsträgerebene befasst sich mit dem Verhältnis zwischen ZVV (strategische Angebotsplanung) und den Verkehrsunternehmen (Leistungsersteller). Auf der Prozessebene wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung betrachtet und bewertet.

Die Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen hat sich bewährt und soll zukünftig noch weiter vertieft werden. Aufgaben, die für das ganze Verbundgebiet sinnvoll zusammengefasst werden können, sollen an ein oder mehrere marktverantwortliche Verkehrsunternehmen vergeben werden. Diese sind im betreffenden Aufgabengebiet für den ganzen Kanton zuständig.

Zu den wichtigsten Aufgaben des ZVV gehört es, dafür zu sorgen, dass die öffentlichen Verkehrsleistungen nach wirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden. Ein Instrument dazu ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen mittels Leistungsvereinbarungen und die Einführung von Wettbewerb im öffentlichen Verkehr durch Ausschreibungen. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit Leistungsvereinbarungen, die zu namhaften Produktivitätsverbesserungen bei den Verkehrsunternehmen geführt haben, soll weiterhin in erster Linie dieser Weg beschritten werden. Unternehmen mit unbefriedigendem Kosten- und/oder Qualitätsniveau verpflichten sich in einer Zielvereinbarung, ihre Leistungen zu verbessern. Nur wenn ein Abschluss nicht möglich ist oder die gesetzten Ziele nicht erreicht werden können, sollen die Leistungen ausgeschrieben werden. Die Sozialverträglichkeit von Leistungsausschreibungen wird mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen auf hohem Niveau gesichert.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

Mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe von Bahn 2000 werden per Dezember 2004 zahlreiche Angebotsausbauten und Reisezeitverkürzungen verwirklicht. Die künftigen Planungen für die Weiterentwicklung des nationalen Fernverkehrs haben zum Ziel, weitere Angebotsanpassungen auf den Hauptachsen mit neuen Direktverbindungen zu schaffen. In den bisherigen Planungen hat sich jedoch gezeigt, dass die im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 zur Verfügung stehenden Mittel nicht reichen, um alle Ziele gleichzeitig erfüllen zu können. Ausserdem plant der Bund im Zeithorizont 2007/2008 eine finanz- und verkehrspolitische Gesamtschau der Grossprojekte der Bahnen. Noch nicht baureife Projekte sollen priorisiert bzw. redimensioniert werden. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich liegt die oberste Priorität darin, die Fahrpläne der Nachfrage entsprechend weiter verdichten zu können.

Im internationalen Verkehr setzt sich der Kanton Zürich im Rahmen des HGV-Konzepts für den möglichst baldigen Ausbau der Linie Bülach–Schaffhausen ein. Zudem sollen die Reisezeiten nach Paris sowohl auf dem West- wie dem Ostast verkürzt werden.

Die sich mehr und mehr abzeichnenden Engpässe auf den Zulaufstrecken zum Knoten Zürich führen zu Interessenskonflikten zwischen Fern-, S-Bahn- und Güterverkehr. Der ZVV setzt sich dabei für ausgeglichene, netzoptimierende Lösungen ein.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Verkehr wird auch im nächsten Jahrzehnt anhalten. Bis 2020 sind mindestens 50 Prozent zusätzliche Fahrgäste zu erwarten. Die Prognosen waren in der Vergangenheit regelmässig zu vorsichtig. Gerade die unerwartet hohen Zuwachsraten der letzten Jahre belegen, dass möglicherweise mit einem deutlich stärkeren Wachstum gerechnet werden muss. Um für den Andrang der Fahrgäste bereit zu sein, muss die Infrastruktur heute angepasst werden.

Bedingung für jede weitere Anpassung des S-Bahn-Netzes ist der zweite unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Ohne den Ausbau des Herzstücks des schweizerischen Bahnnetzes fährt im nächsten Jahrzehnt in den Spitzenzeiten kein zusätzlicher Zug mehr in den Zürcher Hauptbahnhof. Bereits heute zeichnen sich erste Staus ab. Die Finanzierung des zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhofs wird zu 40 Prozent vom Kanton Zürich getragen. In der Volksabstimmung vom 23. September 2001 haben 82% der Stimmberechtigten des Kantons Zürich einem Staatsbeitrag von 580 Mio. Franken zugestimmt. Da der Bund das Projekt in seine auf 2007/2008 geplante Gesamtschau der Bahninfrastrukturprojekte aufnehmen möchte, droht der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse eine Verzögerung von mindestens sieben Jahren. Die hätte den Kollaps nicht nur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich zur Folge. Wegen der Netzwirkung wären Zehntausende von Arbeitspendlern in der ganzen Schweiz betroffen. Eine fristgerechte Erstellung dieses Bauwerks von nationaler Bedeutung ist daher unabdingbar. Daneben ist auch ein rascher Ausbau der Strecke Oerlikon–Flughafen–Winterthur voranzutreiben.

Als Leitplanken für die weitere Entwicklung von Tram und Stadtbahnen sind Netzvisionen notwendig, die über das Gebiet der Stadt Zürich hinausgehen. Die für diese neuen Linien notwendigen Trassen müssen in der Richtplanung gesichert werden.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Jeker

Der Staatsschreiber:
Husi