

Antrag des Regierungsrates vom 20. Dezember 2000

3830

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

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 20. Dezember 2000,

beschliesst:

I. Für die Fahrplanperioden 2002–2004 und 2004–2006 gilt:

1. Ziele:

- a) Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird bis 2006 um 15% gesteigert (Basis Fahrplanjahr 1999/00).
- b) Die Kundenzufriedenheit soll von 77 Punkten (Basis 1998) auf 81 Punkte im Jahr 2006 erhöht werden.
- c) Basierend auf dem Angebotsniveau der Fahrplanperiode 2001/02 wird das Angebot in Regionen, in denen im Berufs- oder Freizeitverkehr täglich Kapazitätsengpässe auftreten, ausgebaut.
- d) Die Kostenunterdeckung wird bis 2006 das reale Niveau von 1996 nicht überschreiten.

2. Stossrichtungen:

- a) Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs werden durch weitere Verkürzungen der Reisezeiten, zusätzliche Angebotsausbauten und Qualitätsverbesserungen gesteigert.
- b) Bei der S-Bahn stehen nachfrageorientierte Fahrplanverdichtungen, neue Direktverbindungen, zusätzliche beschleunigte S-Bahn-Linien und gute Anschlüsse an den Fernverkehr im Vordergrund. Ein grösserer Ausbauschnitt soll auf den Fahrplanwechsel 2006 in Betrieb genommen werden. Zu diesem Zweck werden 3. Teilergänzungen der Bahninfrastruktur geplant. Die Kreditvorlagen werden spätestens im Laufe des Jahres 2002 zur Entscheidung vorgelegt.

- c) Auf den Fahrplanwechsel 2005/06 ist die Inbetriebnahme einer ersten Etappe der Stadtbahn Glattal auf dem Abschnitt Oerlikon-Flughafen mit einer Abzweigung Richtung Auzeig vorgesehen. Die Kreditvorlagen für die Realisierung der Stadtbahn Glattal werden spätestens im Laufe des Jahres 2002 zur Entscheidung vorgelegt. Auf Grund der hohen Nachfrage werden Bauprojekte für die Erweiterung des Tramnetzes in der Stadt Zürich ausgearbeitet. Im Vordergrund stehen – je nach Entwicklung – die Erschliessungen von Eurogate, Zürich-West und Zürich-Affoltern.
- d) Das Angebot auf den Zubringerlinien (Buslinien) wird auf die vorgesehenen Ausbauten angepasst.
- e) Im Jahr 2002 wird das Verbundangebot um ein Nachtangebot an Wochenenden erweitert.
- f) Wo es aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit notwendig ist, setzt sich der Verkehrsverbund im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements (IVM) dafür ein, dass dem öffentlichen Verkehr zusätzliche Kapazitäten (Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen) eingeräumt werden.
- g) Die Qualität der Dienstleistungen, insbesondere die Zuverlässigkeit und die Anschlusssicherung, werden ausgebaut.
- h) Nutzung des öffentlichen Verkehrs und Zugang zum öffentlichen Verkehr werden durch Innovationen im Bereich der Fahrgastinformation sowie der Tarif- und Distributionssysteme vereinfacht.
- i) Der Kundennutzen des Verbundsystems wird unter dem Markennamen «ZVV» profiliert. Das Leistungsangebot wird engagiert und konzertiert vermarktet.
- j) Die Preise und das Fahrausweissortiment werden entsprechend der Wettbewerbssituation in den einzelnen Marktsegmenten differenziert entwickelt. Generelle Preiserhöhungen erfolgen nur, wenn dies zur Erreichung der finanziellen Zielsetzung notwendig ist.
- k) Die Chancen der kombinierten Mobilität zur Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden werden wahrgenommen.
- l) Der Schienenverkehr in ländlichen Gebieten bleibt erhalten. Der Verkehrsverbund setzt sich zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit für die Einführung neuer Produktionssysteme ein.
- m) Der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen wird schrittweise verbessert.
- n) Die Stärken des öffentlichen Verkehrs im Bereich einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität werden ausgebaut.
- o) Die Produktivität der Verkehrsunternehmen wird weiter verbessert.

- p) Ab 2003 wird für Fahrleistungen eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung eingeführt.

II. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:

Zusammen mit der SBB AG und dem Amt für Verkehr setzt sich der ZVV für eine bessere Integration des Wirtschaftsraumes Zürich in das nationale und internationale Eisenbahnnetz ein. Erste Priorität haben dabei die Hochgeschwindigkeits-Verbindungen über Basel nach Deutschland und Frankreich, die Verdichtung des Non-Stop-Angebots nach Bern und Basel und die Beschleunigung der Verbindungen nach Süden.

Der langfristige Ausbau der S-Bahn orientiert sich an der S-Bahn-Vision. Deren Leitidee von kurzen Reisezeiten für alle Bewohnerinnen und Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich soll durch Ausbau des Viertelstundentakts, von Direktverbindungen und Beschleunigungen umgesetzt werden. Die Chancen, die der neue Durchgangsbahnhof im Hauptbahnhof Zürich bietet, werden wahrgenommen. In Zürich wird eine engere Vernetzung zwischen Kernstadt und Agglomeration mittels Tram- oder Stadtbahnen geprüft. Im Raum Winterthur wird der Aufbau eines eigenen S-Bahn-Systems untersucht.

III. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen die Beschlüsse des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 22. März 1999.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. 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, der jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt wird, Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Während der Rahmenkredit ein kurzfristiges Steuerungsinstrument für die jeweils kommende Fahr-

planperiode darstellt, steuert der Kantonsrat mit den Grundsätzen die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich mittel- und langfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des ZVV ab. Da ab 2002 der Fahrplanwechsel nicht mehr im Frühjahr, sondern im Dezember erfolgt und die Fahrplanperiode jeweils in geraden Jahren beginnt, beziehen sich die vorliegenden Grundsätze im mittelfristigen Planungshorizont auf die Fahrplanperioden 2002–2004 und 2004–2006. Der langfristige Planungshorizont beginnt 2006 und ist zeitlich nicht begrenzt.

Die vorliegenden Grundsätze orientieren sich am Controlling-Konzept, das der Regierungsrat im Frühjahr 1998 im Rahmen des Projekts *wif!* verabschiedet hat. Dieses Controlling-Konzept wurde hinsichtlich der Bedürfnisse des ZVV weiterentwickelt mit dem Ziel, die wichtigsten Indikatoren festzulegen und daraus die zentralen Steuerelemente abzuleiten. Dazu wurden vier Unternehmensziele formuliert, die sich direkt auf das Controlling-Konzept des Regierungsrates beziehen. Mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen, wird ausführlich in einem den vorliegenden Grundsätzen beigefügtem Strategiebericht begründet. Er umfasst die Fahrplanperioden 2002–2004 und 2004–2006 und ersetzt den Bericht für die Periode 2001–2005. Auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen aufbauend schreibt er diese fort, Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Leitsatz

Die Zahl der im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich lebenden und arbeitenden Bevölkerung steigt an. Damit nimmt auch der Verkehr zu, was insbesondere dem öffentlichen Verkehr neue Marktchancen bietet: Es gilt, sich in diesem Bereich bis 2010 auf Verkehrszunahmen von etwa 20% vorzubereiten. Hinzu kommt, dass schon heute in verschiedenen Regionen Kapazitätsengpässe im Berufs- und Freizeitverkehr auftreten. Der Ausbau des Angebotes ist also dringend, wobei gezielte und rasch realisierbare Verbesserungen auf ausgewählten S-Bahn-Strecken, deren Zubringerlinien und punktuell bei den Feinverteiltern im Vordergrund stehen. Insbesondere sollen mit neuen Angeboten direkte Verbindungen aus den Wohnregionen in die Arbeitsplatzgebiete und Reisezeitverkürzungen für möglichst viele Kunden angestrebt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden, ist auf generelle Tarifierhöhungen so lange zu verzichten, als es die finanzielle Zielsetzung zulässt. Es ist zwar absehbar, dass der geplante Ausbau des Angebots nur teilweise aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert werden kann. Ab 2003 wird die Kostenunter-

deckung deshalb ansteigen. Die finanzielle Zielsetzung der realen Stabilisierung der Kostenunterdeckung auf dem Niveau 1996 wird aber bis 2006 eingehalten.

Mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen steigt auch der Anspruch an eine der Nachhaltigkeit verpflichtete Entwicklung des Verkehrs. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sind die Möglichkeiten, die dem ZVV zur Einflussnahme auf nachhaltiges Mobilitätsmanagement zur Verfügung stehen, weiter zu systematisieren.

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. Für die Periode bis 2006 setzt sich der ZVV das Ziel, die Nachfrage um 15% zu steigern. Steigerungen sind vor allem durch gezielte Verbesserung des Angebots zu erreichen.

Ein Massstab für die Akzeptanz des Verkehrsangebots ist die Kundenzufriedenheit. Hier kann von einer guten, im Branchenschnitt liegenden Gesamtzufriedenheit gesprochen werden, wobei noch Verbesserungspotenzial besteht. Insbesondere die bereits vorhandenen Bestrebungen in den Bereichen der Fahrgastinformation, der Anschlusssicherung sowie der Tarif- und Distributionssysteme sind weiter zu verfolgen. Eine besondere Stellung nimmt in diesem Zusammenhang auch der Aspekt der Sicherheit ein. Obwohl sich die Einführung der Bahnpolizei positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ausgewirkt hat, war die Zufriedenheit mit dem Aspekt Sicherheit anlässlich der letzten Kundenbefragungen immer noch unterdurchschnittlich. Durch Optimierungen bei den Einsätzen der Bahnpolizei sollen die objektive Sicherheitslage wie auch das subjektive Sicherheitsempfinden weiter verbessert werden. Zudem sind flankierende Massnahmen wie z. B. bessere Beleuchtungen oder präventive Vorkehren vor mutwilligen Beschädigungen zu prüfen. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung ist aber auch sauberen und unbeschädigten Fahrzeugen und Haltestellen besonderes Augenmerk zu widmen.

Ein wichtiger Schritt in Richtung eines möglichst ganzheitlichen Verkehrsangebots konnte mit der Einführung von «ProMobil», einem alternativen Beförderungsangebot für Menschen mit einer Behinderung und betagte Personen, getan werden. Langfristig soll auch der öffentliche Verkehr möglichst allen Menschen mit einer Behinderung zugänglich gemacht werden. Damit die Wettbewerbsfähigkeit des

öffentlichen Verkehrs nicht gefährdet wird, sind bei den Anpassungen des Verkehrsangebots im Sinne der Behindertengerechtigkeit wirtschaftliche und betriebliche Aspekte zu berücksichtigen. Die Verwirklichung erfolgt schrittweise, wobei die Möglichkeiten innovativer und mittelfristig umsetzbarer Teillösungen zu prüfen sind.

Leistungsebene

Diese Ebene betrifft sämtliche Instrumente des Marketings: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Die bisherige, auf einer Analyse der Verkehrsströme beruhende Portfoliostrategie wurde zu einem Portfolio der 18 Marktregionen weiterentwickelt. Damit sind nun konkrete Aussagen zu den einzelnen Regionen möglich. Chancen für Nachfragesteigerungen ergeben sich vor allem in den wachsenden Verkehrsmärkten im Agglomerationsgürtel und in den ländlichen Gebieten, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsströme genügend konzentriert auftreten. Folgende Massnahmen werden als geeignet beurteilt, diese Chancen auszuschöpfen: Viertelstundentakt auf der S-Bahn für grosse Gemeinden sowie alle Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich, S-Bahn-Direktverbindungen zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten, beschleunigte S-Bahn-Linien von den Gemeinden im Umland des Kantons Zürich und den angrenzenden Nachbarkantonen in die Zentren. Bis 2006 werden erste Etappen eingeführt.

Die Planungen für die Stadtbahn Glattal haben sich konkretisiert. Sie sollen so vorangetrieben werden, dass die Kreditanträge spätestens im Laufe des Jahres 2002 vorliegen.

Das in den letzten Jahren steigende Bedürfnis nach einem Nachtangebot wird genauer analysiert. Auf Grund dieser Daten kann über die Einführung bzw. Übernahme eines Nachtangebots befunden werden.

Im Bereich Vermarktung und Kommunikation steht die konsequente Profilierung der vernetzten Mobilität im Kanton Zürich unter dem Markennamen «ZVV» im Vordergrund. Ziel dieser Kommunikationsstrategie ist die Steigerung der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen und damit des Ertrags.

Finanzierungsebene

Das Ziel, die Kostenunterdeckung des ZVV bis 2006 real auf dem Niveau 1996 zu halten, kann trotz der geplanten Angebotsausbauten

erreicht werden. Weitere Steigerungen der Einnahmen sollen primär über Neukundengewinne erreicht werden, d. h. durch Angebotsverbesserungen, Qualitätssteigerungen und gezielte Vermarktung. Generelle Tarifierhöhungen sind nicht vorgesehen.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Eine der wichtigsten Aufgaben des ZVV ist es, dafür zu sorgen, dass die öffentlichen Verkehrsleistungen nach wirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden. Ein Instrument dazu ist die Einführung von Wettbewerb im öffentlichen Verkehr. Erste Ausschreibungen von Buslinien sind erfolgt. 1998 wurde ein Ausschreibungsmoratorium bis 2003 beschlossen, um den bestehenden Unternehmen Zeit zu geben, sich dem Wettbewerb anzupassen und ihre Produktivität zu verbessern. Mit verschiedenen Unternehmen wurden zu diesem Zweck Zielvereinbarungen abgeschlossen.

Das Instrument der Ausschreibungen soll auch in Zukunft eingesetzt werden. Mittels Portfolioanalyse kann die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen beurteilt werden, wobei neben den Kosten auch die Qualität mit berücksichtigt wird. Damit der Wettbewerb sozialverträglich ausgestaltet wird, führt der ZVV Verhandlungen mit den Gewerkschaften über Mindestanstellungsbedingungen für das Fahrdienstpersonal.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Als wirtschaftliches Zentrum des Städtesystems Schweiz benötigt Zürich gute Verbindungen zu den anderen Zentren des Landes und den wichtigsten Metropolen der Nachbarländer, wobei möglichst effiziente Schienenverbindungen angestrebt werden. Im nationalen Verkehr besteht vor allem nach Bern und Basel das nötige Potenzial für ein dichteres Angebot. Der bestehende Halbstundentakt auf der Strecke Zürich-Bern soll schrittweise verdichtet werden. Zwischen Zürich und Basel besteht bei den Non-Stop-Verbindungen noch kein integraler Stundentakt, was für einen attraktiven Geschäftsreiseverkehr nicht genügt. International sind die Anschlüsse an die geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindungen am Rhein und in Frankreich herzustellen, ab 2012 steht der Gotthard-Basistunnel für optimierte Verbindungen im Fernverkehr zur Verfügung. Richtung Stuttgart und München sind die Möglichkeiten des Einsatzes von Neigezügen so rasch wie möglich auszuschöpfen

In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird der Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich um rund 20% wachsen. Damit der öffentliche Verkehr die damit verbundene Nachfragesteigerung langfristig übernehmen kann, muss sein Rückgrat – das S-Bahn-System – schrittweise ausgebaut werden. Entsprechende Perspektiven zeigt die in Zusammenarbeit mit der SBB AG entstandene S-Bahn-Vision auf. Ein neuer Durchgangsbahnhof im Zentrum von Zürich bietet ab dem Jahr 2012 neue Entwicklungschancen für die S-Bahn: Die Fahrzeiten der S-Bahnen, die von Norden kommend in Richtung West (Limmattal-Kanton Aargau) bzw. Süd (Zimmerberg) fahren, verkürzen sich, weil die Spitzkehre im Hauptbahnhof nicht mehr nötig ist. Der provisorische S-Bahn-Bahnhof Sihlpost fällt weg. Das Knonauseramt erhält eine neue, direkte Verbindung nach Zürich Nord. Der ZVV wird die Planungsarbeiten für diesen Ausbauschritt zusammen mit der SBB AG weiter vorantreiben und konkretisieren.

Im Raum Winterthur - Wil - Frauenfeld besteht noch kein eigentliches S-Bahn-System. Der Erfolg der S-Bahn Zürich lässt den Schluss zu, dass in Winterthur ein noch unausgeschöpftes Nachfragepotenzial besteht. Die Zweckmässigkeit eines eigenen S-Bahn-Systems für diesen Verkehrsraum wie auch die Möglichkeiten zusätzlicher Durchbindungen von S-Bahn-Linien und die Zweckmässigkeit neuer S-Bahn-Haltestellen werden derzeit untersucht. Der Zeitraum für die Verwirklichung dürfte sich über das Jahr 2010 hinaus erstrecken.

Das Arbeitsplatzwachstum in der Stadt Zürich, im Limmattal und im Glattal führt zu weiter anschwellenden Verkehrsströmen. Verschiedene Buslinien erreichen mittelfristig die Kapazitätsgrenze. Weitere Kapazitätsausbauten sind nur durch den Wechsel zu einem tram- bzw. stadtbahnähnlichen Verkehrsmittel möglich. Neue Tram- bzw. Stadtbahnlinien müssen auf das bestehende Netz abgestimmt werden, damit die Fahrgäste umsteigefrei an ihre Arbeitsplätze gelangen können. Als Leitplanken für die weitere Entwicklung sind Netzvisionen notwendig, die über das Gebiet der Stadt Zürich hinaus gehen. Die für diese neuen Linien notwendigen Trassees müssen in der Richtplanung gesichert werden.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Fuhrer Husi