

5918 a

Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie 2025–2029)

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2025–2029

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Bevölkerungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Optimierungen nötig sind sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Die Ausgestaltung des Angebots trägt zum Dekarbonisierungsziel des Kantons bei.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten werden.
- d) Die Kostenunterdeckung wird nach dem geplanten Wegfall der Vorteilsanrechnung und infolge des höheren Preis- und Zinsniveaus sowie gestiegener Energiekosten auf höherem Niveau stabilisiert. Der Kostendeckungsgrad soll dabei über 60% gehalten werden.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Andreas Hasler, Illnau-Effretikon (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Ueli Bamert, Zürich; Franziska Barmettler, Zürich; Markus Bärtschiger, Schlieren; Sarah Fuchs, Meilen; David Galeuchet, Bülach; Felix Hoesch, Zürich; Rosmarie Joss, Dietikon; Florian Meier, Winterthur; Ueli Pfister, Egg; Sonja Rueff, Zürich; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Paul von Euw, Bauma; Urs Wegmann, Neftenbach; Sekretär: Daniel Bitterli.

Minderheitsantrag: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Florian Meier

- d) *Die Kostenunterdeckung wird nach dem geplanten Wegfall der Vorteilsanrechnung und infolge des höheren Preis- und Zinsniveaus sowie gesteigener Energiekosten auf höherem Niveau stabilisiert.*
- e) Die Verkehrsleistungen werden klimafreundlich und energieeffizient erbracht. Der ZVV trägt mit seinem emissionsarmen und wirtschaftlichen Betrieb zu einer guten Lebensqualität im Kanton Zürich bei.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

Ein qualitativ hochstehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) zeichnet sich durch wettbewerbsfähige Reisezeiten, einen leichten Zugang und dessen einfache Nutzung sowie durch eine hohe und durchgängige Servicequalität aus. Der ZVV baut auf Basis dieser Grundsätze das Angebot für den Pendler- und Freizeitverkehr gezielt aus. Der öffentliche Verkehr ist mit seiner effizienten und umweltfreundlichen Leistungserbringung Teil der Lösung einer klimafreundlichen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse.

a) S-Bahn

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn werden fortgesetzt. Bis zur Umsetzung des Angebotskonzepts mit dem Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) sind bedarfsgerecht zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen, wo dies betrieblich möglich ist.

Mit dem Angebotskonzept des STEP-Ausbauschritts 2035 wird ein erster Umsetzungsschritt der S-Bahn zweiter Generation (S-Bahn 2G) realisiert. Dafür sind neben den Schlüsselprojekten MehrSpur Zürich–Winterthur sowie dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen weitere wichtige Infrastrukturausbauten und das Bereitstellen einer zusätzlichen Serviceanlage sowie von ausreichenden Abstellkapazitäten erforderlich. Die Bauvorhaben sollen möglichst verzögerungsfrei umgesetzt werden. Die Einschränkungen für die Fahrgäste während der Bauzeit sind zu minimieren.

Die Planungen für einen folgenden STEP-Ausbauschritt sind aktiv voranzutreiben.

b) Tram- und Stadtbahnen

Die Projekte Tram Affoltern in der Stadt Zürich und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden zur Baureife gebracht. Nach Vorliegen der Baubewilligungen und Kreditbeschlüsse werden sie ab 2026 umgesetzt.

Die Projektierungen für die Verlängerung der Glattalbahnen von Kloten Industrie bis Bassersdorf sowie für die Tramtangente Nord von Zürich Affoltern via Oerlikon nach Stettbach werden aufgenommen mit dem Ziel, dem Bund die beiden Ausbauten rechtzeitig zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm der sechsten Generation übertragen zu können. Für die Verlängerung der Glattalbahnen im Korridor Stettbach–Dietlikon werden Abklärungen vorgenommen. Die Projektierungen verfolgen das Ziel, langfristig hohe Reisegeschwindigkeiten für die Trams sicherzustellen unabhängig zukünftiger Tempobeschränkungen für den Individualverkehr.

c) Bus

Im Busnetz werden ein attraktives Angebot, eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und eine zunehmende Klimafreundlichkeit angestrebt. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wird vorangetrieben (Eigenstrassierung, dichter Takt, lange Betriebszeiten). Wo es die Nachfrage erlaubt oder erfordert, werden auf den übrigen Buslinien schrittweise Taktlücken geschlossen, Taktverdichtungen vorgenommen oder die Betriebszeiten angepasst. Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und der behinderungsfreien Fahrt der Busse ist unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit sowie einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Nachdruck zu verfolgen. Der ZVV setzt sich für geeignete Massnahmen zur Busbevorzugung ein.

d) Schifffahrt

Das bestehende Schifffahrtsangebot wird weiter optimiert und soll dort, wo ein entsprechendes Marktpotenzial besteht, bei Bedarf gezielt angepasst und ausgebaut werden.

e) Nachtnetz

Das zeitgemässe neue Nachtnetzkonzept soll bei Bedarf schrittweise dort ausgebaut werden, wo es seine Stärken hat und Marktchancen bestehen.

f) Fernverkehr

Der ZVV setzt sich für einen weiteren Ausbau des Fernverkehrsangebots mit Fokus Freizeitverkehr, internationaler Fernverkehr sowie Nachtzüge ein. Im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn ist die Abstimmung zwischen Fernverkehr und S-Bahn-Angebot weiter zu optimieren.

g) Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Der ZVV setzt sich bei den weiteren zuständigen Stellen auch nach der vorgeschriebenen Umsetzungsfrist Ende 2023 dafür ein, dass alle verhältnismässigen Massnahmen für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden. Wo bauliche Massnahmen

nicht oder nicht fristgerecht erfolgt sind, kommen gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Ersatzmassnahmen zum Tragen. Der ZVV koordiniert die Arbeiten zur Umsetzung der Ersatzmassnahmen und setzt sich dafür ein, dass diese von den Fahrgästen einfach genutzt werden können. In Bezug auf die Finanzierung wird eine verursachergerechte Regelung angestrebt.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Die dynamischen und innovativen Entwicklungen im Bereich der Mobilität werden aktiv beobachtet. Erfolgversprechende Ansätze, die eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen, werden weiterverfolgt. Im Vordergrund stehen Kooperationen.

Minderheitsantrag: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss

Die dynamischen und ...

... Im Vordergrund stehen Kooperationen. Für neue Versuchsbetriebe ist eine Anschubfinanzierung vorgesehen.

Umwelt

Im ZVV werden serienreife, umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge und Schiffe beschafft, die dem Stand der Technik, dem Einsatzzweck und den betrieblichen Anforderungen entsprechen sowie ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Die Entwicklungen auf dem Markt werden technologieoffen beurteilt.

Mit der Dekarbonisierungsstrategie des ZVV werden der Absenkungspfad der CO₂-Emissionen und die Migration von Dieselbus- zu CO₂-freien Buslinien aufgezeigt. Bis 2035 sollen die Treibhausgasemissionen der Busflotte halbiert werden. Die Umstellung soll sich vor allem an der technischen Entwicklung ausrichten. Ab 2040 soll der Busbetrieb im gesamten ZVV keine Treibhausgasemissionen mehr verursachen.

Fahrgastinformation

Der ZVV positioniert sich als einer der führenden Vermittler von Informationen im öffentlichen Personenverkehr im Grossraum Zürich und der Schweiz. Alle reiserelevanten Informationen werden jederzeit und aus einer Hand angeboten. Der ZVV ist über die gesamte Reisekette hinweg präsent. Dabei stehen die Kundenbedürfnisse im Zentrum.

Tarif

Der ZVV bringt sich auf nationaler Ebene bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems ein. Dabei haben die fahrgastfreundliche Tarifgestaltung im Regional- und Ortsverkehr sowie die Wahrung seiner Preisautonomie höchste Priorität, auch um die Einhaltung einer angemessenen Nutzerfinanzierung sicherzustellen.

Preiserhöhungen sind bei Bedarf und abgestimmt auf die finanziellen Vorgaben und die Bedingungen im Marktumfeld umzusetzen. Der ZVV entwickelt den eigenen Tarif im Kontext der Digitalisierung und anderer Veränderungen im Umfeld weiter.

Vertrieb

Die Digitalisierung des Vertriebs wird konsequent weitergeführt. Bei der Entwicklung der digitalen Kanäle stehen die spezifischen Bedürfnisse der Fahrgäste im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn im Zentrum.

Trotz der raschen Verlagerung in die digitalen Kanäle soll an einer Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen vor Ort festgehalten werden. Ihr Betrieb muss jedoch wirtschaftlich vertretbar sein. Für Personen, die keine digitalen Vertriebskanäle nutzen können oder wollen, werden Beratung und Verkauf via Telefon zur ebenbürtigen Alternative der bedienten Service- und Beratungsstellen vor Ort ausgebaut.

Minderheitsantrag: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss

Trotz der raschen ... vor Ort festgehalten werden. Bediente Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs müssen für 90% der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr an sämtlichen Wochentagen innert 20 Minuten erreichbar sein. Ihr Betrieb muss jedoch wirtschaftlich vertretbar sein. Für Personen, ...

Der Chauffeurverkauf in Regionalbussen wird durch ein einfach zugängliches, benutzerfreundliches Vertriebssystem auf der Grundlage moderner Technologien ersetzt. Eine einfache Vertriebsmöglichkeit im Fahrzeug als Abfederung wird umgesetzt. Eine kundenfreundliche und wirtschaftliche Nachfolgelösung für Ticketautomaten ab ungefähr 2030 wird gesucht.

Weiter setzt sich der ZVV für seine Unabhängigkeit von branchenfremden Systemen sowie Vermittlerinnen und Vermittlern, die zusätzliche Kosten in Form von Vertriebsprovisionen verursachen könnten, sowie für einen direkten Kundenkontakt im Vertrieb ein. Zwecks Förderung multimodaler Reiseketten werden Vertriebspartnerschaften mit anderen Mobilitätsanbietern geprüft und, falls zweckmässig, umgesetzt.

Der ZVV setzt sich zusammen mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen für die Gewährleistung der Einnahmensicherung ein. Auf nationaler Ebene engagiert sich der ZVV weiterhin für Standards und Systeme zur effizienten und wirkungsvollen Fahrausweiskontrolle zwecks Einnahmensicherung.

Marktkommunikation

Die Profilierung des öffentlichen Verkehrs wird mit geeigneten Kampagnen und Massnahmen unter der Marke ZVV sowie mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen im Co-Branding fortgeführt. Für Freizeiterlebnisse wird der öffentliche Verkehr weiterhin als effizienter und zuverlässiger Zubringer positioniert.

Die durch die Digitalisierung entstehenden Möglichkeiten einer fokussierten Ansprache sollen auch in Zukunft genutzt werden. Die Netzmarke ZVV soll über die ganze Reisekette des öffentlichen Verkehrs hinweg im Verbundgebiet wie bis anhin möglichst durchgängig zur Geltung kommen, um den Fahrgästen die Orientierung und den Zugang zum System des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern.

Qualitätssteuerung

Die Schwerpunkte Zuverlässigkeit, Störungsmanagement, Sauberkeit, Personalverhalten und Sicherheit erreichen im ZVV-Gebiet eine homogene Qualität auf dem angestrebten Niveau. Dazu wird die Zufriedenheit der Fahrgäste laufend gemessen, und es werden, sofern nötig, Anreize für Verbesserungen geschaffen.

Finanzierung

Die Kostenunterdeckung des ZVV nimmt aufgrund des höheren Preis- und Zinsniveaus sowie gestiegener Energiekosten in den nächsten Jahren trotz wieder regelmässig eingeplanter Tarifmassnahmen zu. Weiter fallen die Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie, der Substanzerhalt und die Kapazitätserweiterung der Infrastruktur, die Erneuerung der Kundeninformations- und Verkaufssysteme sowie die Flottenerneuerung ins Gewicht. 2026 kommt es zudem zu einem Niveausprung, da die Vorteilsanrechnung, die als jährliche Pauschale von 45 Mio. Franken durch den Bund ausgerichtet wird, planmässig entfällt. Der Kostendeckungsgrad soll aber trotzdem über 60% gehalten werden. Der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung und des Kostendeckungsgrads 2025–2029 wird im Grundsatz wie folgt zugestimmt:

Folgeminderheitsantrag zu 1. Ziele (d): Felix Hoesch, Markus Bärtshiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Florian Meier

Die Kostenunterdeckung ...

... ausgerichtet wird, planmässig entfällt. Der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung und des Kostendeckungsgrads 2025–2029 wird im Grundsatz wie folgt zugestimmt:

Fahrplanjahre	Strategieperiode				
	2025	2026	2027	2028	2029
Kostenunterdeckung (in Mio. Franken)	441,7	487,1	504,4	504,8	513,7
Kostendeckungsgrad ZVV	62,8%	61,1%	60,8%	61,5%	61,6%

Die konkreten Werte von Kostenunterdeckung und Kostendeckungsgrad werden im Rahmen der jeweiligen Vorlagen zum ZVV-Rahmenkredit definitiv freigegeben.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit des öV-Gesamtsystems durch die öffentliche Hand haben hohe Priorität. Die Effizienz der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen wird weiter verbessert. Bei einem unbefriedigenden Preis-Leistungs-Verhältnis sollen konsequent Zielvereinbarungen zum Einsatz kommen. Leistungen werden insbesondere dann ausgeschrieben, wenn keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden können oder die Vorgaben nicht erfüllt werden. Für die Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 21. Februar 2022 (Vorlage 5730).

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 5. Dezember 2023

Im Namen der Kommission

Der Präsident:	Der Sekretär:
Andreas Hasler	Daniel Bitterli