

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013

5005

**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 3. Juli 2013,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Fahrplanjahre 2016–2019

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 25% bis 2019 (Basis 2011) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll unter Berücksichtigung der erwünschten Siedlungs- und Raumentwicklung abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit wird auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung soll sich im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln.
- e) Die Verkehrsleistungen werden energieeffizienter als heute erbracht.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Abgestimmt auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie und der ZEB-Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur werden 2014, 2015 und 2018 die 4. Teilergänzungen der S-Bahn in Betrieb genommen.

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen werden vorangetrieben. Ein erster Umsetzungsschritt erfolgt in Abstimmung mit den nationalen Planungen für den Zeithorizont 2025–2030.

b) Tram- und Stadtbahnen

Die Tramverbindung Hardbrücke wird im Dezember 2017 eröffnet. Die Limmattalbahn einschliesslich Tramnetzergänzung Altstetten wird ab Ende 2019 in Betrieb genommen. Die Planungen für das Tram Zürich Affoltern sowie die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten-Industrie werden aufgenommen.

Weitere potenzielle tram- oder stadtbahnwürdige Korridore werden planerisch vertieft.

c) Bus

Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien wird konsequent vorangetrieben (Eigentrossierung, dichter Takt). Der behinderungsfreien Fahrt ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken. In Ergänzung zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst. Wo es die Nachfrage erlaubt, werden Taktlücken geschlossen oder die Betriebszeiten ausgebaut.

d) Nachtnetz

Das Nachtangebot wird nachfragegerecht ausgebaut. Es ist kostendeckend zu betreiben.

Sicherheit

Die Sicherheitsorganisation wird entsprechend der Sicherheitslage angepasst.

Pünktlichkeit und Anschlussqualität

Die Pünktlichkeit und die Anschlussqualität werden laufend erfasst und wo nötig verbessert.

Sauberkeit

Die Sauberkeit der Transportmittel wird wo nötig verbessert.

Fahrgastinformation

Der Zugang zum ZVV-Netz wird erleichtert. Die Fahrgastinformationssysteme werden unter Ausnutzung der technischen Neuerungen weiterentwickelt.

Vertrieb

Die Vertriebskanäle werden den sich verändernden Bedürfnissen angepasst und stellen eine optimale und effiziente Versorgung mit Beratungs- und Servicedienstleistungen sicher. Der flächendeckende Vertrieb wird durch die Nutzung der technischen Neuerungen bei den modernen Vertriebskanälen (Internet, Mobiltelefonie, Call-Center, Ticketautomaten) weiterentwickelt. Bei der bedienten Marktpräsenz rücken die einheitliche, in erster Linie auf das vernetzte Angebot des ZVV ausgerichtete Kundenberatung und die Sicherstellung einer Grundversorgung ins Zentrum. Ein einheitlicher Auftritt vereinfacht die Orientierung und den Zugang zum System.

Behindertengleichstellung

Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons vollzogen.

Ökologie

Der Energieverbrauch und Schadstoffausstoss pro Personenkilometer werden gesenkt.

Die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen (Hybridbusse und Trolleybusse), die dem neusten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, wird unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefördert.

Werbung/Promotion

Der Nutzen des ZVV-Netzes wird durch geeignete Kampagnen hervorgehoben.

Der öffentliche Verkehr wird als effizienter und zuverlässiger Zubringer auch für Freizeiterlebnisse profiliert.

Tarif

Teuerungsbedingte Mehrkosten sowie Anpassungen der Leistungen sollen in Abhängigkeit der finanziellen Entwicklungen durch periodische Preisanpassungen finanziert werden.

Wirtschaftlichkeit

Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird weiter verbessert. Zu diesem Zweck sollen Zielvereinbarungen konsequent eingesetzt werden. Können keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden oder werden die Vorgaben nicht erfüllt, können Leistungen ausgeschrieben werden.

Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr**Fahrplanjahre 2016–2019**

Der Kanton Zürich setzt sich in der Planung weiter dafür ein, dass das Angebot des Fernverkehrs eng mit den Planungen der S-Bahn abgestimmt wird.

Nationaler Verkehr

- a) Die Fernverkehrsranbindung der nachfragestarken Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon sowie von Dietikon und Bülach soll verbessert werden. Der direkte Flughafenanschluss aus dem Limmattal soll weiterhin durch den Fernverkehr sichergestellt werden.
- b) Planungen STEP

Die Planungen in den Fernverkehrskorridoren des Kantons Zürich, in denen die Kapazitätsengpässe trotz den Ausbauten im Rahmen von ZEB und HGV-Anschluss nicht vollständig behoben werden können, sollen weitergeführt werden. In einem ersten Umsetzungsschritt von STEP sind die Planungen in den Korridoren Richtung Ostschweiz (Brüttenertunnel kurz, Ausbau Bahnhof Stadelhofen), Zentralschweiz/Gotthard (Zimmerberg-Basistunnel II) und Zürich–Aarau voranzutreiben und mit den Planungen von S-Bahn 2G abzustimmen.

Internationaler Verkehr

Die Qualität und Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit) sowie die Anzahl der Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen sind zu verbessern. Attraktive Nachtzugverbindungen sind beizubehalten.

III. Langfristige Angebotsplanung

Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammstrecken der S-Bahn und zur Entflechtung der S-Bahn von den weiteren Verkehrsarten sind voranzutreiben.

Die Stadtbahnstrategie und die Ergebnisse der Studie VBZ Netz 2030 sowie die Agglomerationsprogramme der 2. Generation stellen die Grundlage für die Weiterentwicklung des Stadtbahn- bzw. Tramnetzes dar.

IV. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Februar 2011.

V. Veröffentlichung von Dispositiv I bis IV im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

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 (§ 26 PVG) 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 bauen auf dem ursprünglichen Controlling-Konzept des Regierungsrates auf. Im Rahmen einer Weiter-

entwicklung und Anpassung auf die Bedürfnisse des ZVV wurden die wichtigsten Indikatoren für den öffentlichen Personenverkehr festgelegt. Daraus können die zentralen Steuerelemente abgeleitet werden. Insgesamt werden fünf Unternehmensziele für den ZVV formuliert. In einem Strategiebericht wird ausführlich dargelegt, mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen.

Der Strategiebericht orientiert sich am Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, das der Regierungsrat mit Beschluss vom 13. September 2006 verabschiedet hat (RRB Nr. 1334/2006). Er umfasst die Fahrplanperioden 2016–2017 und 2018–2019 und ersetzt den Bericht für die Periode 2012–2016. Er baut auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen auf. Änderungen erfolgen, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Leitsatz

Der Kanton Zürich verfügt weiterhin über eine hohe Standortattraktivität. Dies hat Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung. Gemäss heutiger Prognose werden bis 2020 knapp 1,5 Mio. Personen im Kanton Zürich leben. Dies stellt ein stärkeres Wachstum dar, als noch vor drei Jahren angenommen. Rund die Hälfte der Kantonsbevölkerung wohnt in den städtischen Gebieten (Städte Zürich und Winterthur sowie Glattal und Limmattal), die andere Hälfte ausserhalb. Der überwiegende Anteil der Arbeitsplätze im Kanton befindet sich jedoch weiterhin in den städtischen Gebieten. Aufgrund dieser Aufteilung von Arbeits- und Wohnorten sowie wegen des Bevölkerungswachstums nehmen die Verkehrsströme im Kanton Zürich zwischen den städtischen Gebieten und dem übrigen Kantonsgebiet weiter zu. Rund 50% der Verkehrsströme der Zürcher Wohnbevölkerung entfallen auf Reisen zu Freizeitzwecken. Dieser Anteil bleibt laut Prognosen auch in Zukunft stabil, sodass aufgrund der steigenden Gesamtmobilität auch mehr Fahrten in diesem Bereich anfallen werden. Gestützt auf die mittelfristige Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung und dank einer guten Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs kann sowohl im Pendler- als auch im Freizeitsegment mit einer laufend steigenden Nachfrage gerechnet werden. Für den Zeitraum zwischen 2011 und 2019 wird ein Zuwachs von rund 25% erwartet. Die zusätzliche Nachfrage soll abgedeckt werden unter Berücksichtigung der erwünschten Siedlungs- und Raumentwicklung innerhalb des Kantons.

Die geplanten Angebotsausbauten in der Strategieperiode 2016–2019 werden hauptsächlich durch die vollständige Eröffnung der Durchmesserlinie (Dezember 2015) sowie die Fertigstellung der nationalen Ausbauten des Schienennetzes und der 4. Teilergänzungen der

Zürcher S-Bahn (bis Dezember 2018) geprägt. Die S-Bahn bietet nach der schrittweisen Vollendung dieser Projekte häufigere, schnellere und direktere Verbindungen an. Dadurch werden Kapazitätsengpässe auf dem S-Bahn-Netz behoben, was eine spürbare Entlastung auf zahlreichen Strecken mit sich bringt. In den Regionen wird das Busnetz an die neuen Fahrpläne der S-Bahn angepasst und nachfragegerecht ausgebaut. Überdies fangen die Limmattalbahn und die Tramverbindung Hardbrücke einen Teil des Verkehrswachstums in den städtischen Gebieten auf. Das zunehmende Gesamtverkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene wird aber den strassengebundenen öffentlichen Verkehr vor allem in den Städten und Agglomerationen immer stärker behindern. Dies kann beim Umsteigen zu Anschlussbrüchen und einer Abnahme der Zuverlässigkeit führen. Der behinderungsfreien Fahrt der öffentlichen Verkehrsmittel im Strassenraum ist deshalb künftig grosse Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Kostenunterdeckung des ZVV steigt in den nächsten Jahren stetig an. Um der finanziellen Situation in den öffentlichen Haushalten Rechnung zu tragen, passt der ZVV deshalb seine finanzielle Zielsetzung an. Inskünftig soll die Kostenunterdeckung des öffentlichen Verkehrs nur noch im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung anwachsen, d. h. eine staatsquotenneutrale Entwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Das bedeutet einerseits, dass der Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand an den öffentlichen Verkehr im Vergleich zur Wirtschaftsleistung (BIP) über einen gewissen Zeitraum gleichbleibt, obwohl von einem überdurchschnittlichen Wachstum des öffentlichen Verkehrs ausgegangen wird. Das bedeutet andererseits, dass die Wirtschaftlichkeit weiter verbessert werden muss und dass die Nutzerinnen und Nutzer das Wachstum über höhere Preise mittragen müssen. Die Ziele und Stossrichtungen der vorliegenden Grundsätze können innerhalb dieser Vorgaben erreicht werden.

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 Entwicklung der Nachfrage.

Aufgrund der Marktentwicklung (Bevölkerung und Arbeit) sowie der grundsätzlich guten Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs auf dem gesamten Netz ist für den Zeitraum zwischen 2011 und 2019 mit einem Nachfragewachstum von 25% zu rechnen (Basis 2011). Die jährlichen Zuwachsraten dürften sich nach der etappenweisen In-

betriebsnahme der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und den Anpassungen am Busnetz ab Mitte 2014 leicht erhöhen. Der Anstieg, der sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr stattfinden wird, verteilt sich auf alle Verkehrszeiten und Verkehrsmittel. Die Zunahme bei den S-Bahnen und Regionalbussen wird jedoch voraussichtlich etwas stärker ausfallen als auf den Stadtnetzen.

Die Akzeptanz und Beurteilung des öffentlichen Verkehrsangebots wird im ZVV anhand der Kundenzufriedenheit ermittelt. Bei der letzten Erhebung 2012 erteilten die Kundinnen und Kunden dem ZVV 77 von 100 Punkten. Das ist der höchste aller bisher erreichten Werte. Für die Zukunft wird angestrebt, dass die Kundenzufriedenheit bei mindestens 76 Punkten liegen soll, was angesichts der steigenden Fahrgastzahlen und der stetig wachsenden Ansprüche eine grosse Herausforderung an das Personal, die Fahrzeuge, die Infrastruktur und die Dienstleistungen darstellt.

Mit der stetig zunehmenden Verbreitung von neuen und leistungsfähigeren Kommunikationsinstrumenten verändern sich auch die Bedürfnisse der Fahrgäste. Dank moderner Technologien und Geräte wie Smartphones oder Tablets nutzen immer mehr Menschen das Internet mobil, wenn sie unterwegs sind. Dementsprechend wird erwartet, dass auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr wie Verkauf, Fahrplanauskunft und Beratung rund um die Uhr und möglichst unabhängig vom Standort in Anspruch genommen werden können. Die Informationssysteme für Fahrplanauskünfte mit Störungsmeldungen usw. sind daher laufend weiterzuentwickeln. Dadurch kann der Zugang zum ZVV-Netz weiter erleichtert werden. Die technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen wirken sich aber auch auf den Vertrieb aus und haben wohl auch dazu beigetragen, dass sich der angestrebte Ticketverkauf durch Gemeindebüros nicht etablieren konnte. Zudem fällt ins Gewicht, dass die Selbstbedienung durch die Einführung der neuen Ticketautomaten und durch die Entwicklungen der Online- und mobilen Kanäle stark an Bedeutung gewann und weiterhin gewinnt. Eine ähnlich starke Zunahme ist beim Distanzverkauf – dem Vertrieb auf dem Korrespondenzweg zum Beispiel über das Kundencenter ZVV-Contact – zu verzeichnen. All diese Veränderungen wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit der bedienten Verkaufsstellen aus und tragen dazu bei, dass ihre Bedeutung für den Vertrieb von Tickets bereits deutlich abgenommen hat. Die Verlagerung wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren anhalten. Eine Trendumkehr ist nicht absehbar. Ungeachtet dessen ist aber davon auszugehen, dass auch weiterhin ein Bedürfnis an bedienten Beratungs- und Verkaufsstellen rund um das ZVV-Angebot besteht. Deshalb ist eine Grundversorgung der Bevölkerung des Kantons mit bedienter Marktpräsenz auch in Zukunft wichtig und sinnvoll. Ange-

strebt werden Service- und Beratungsstellen an strategisch wichtigen, gut erreichbaren und ausgewogen verteilten Standorten im Verbundgebiet. Ein einheitlicher Auftritt soll den Kundinnen und Kunden die Orientierung und den Zugang zum System vereinfachen.

Der einfache Zugang zum öffentlichen Verkehr bleibt in der Strategieperiode auch im Hinblick auf die Behindertengerechtigkeit aktuell. Das Ziel eines behindertengerechten Grobnetzes bis 2014 wird zwar knapp nicht erreicht. Doch ist schon heute nahezu die gesamte Busflotte mit Niederflurfahrzeugen ausgerüstet und beinahe alle Tram- und Stadtbahnlinien werden mit niederflurigen Fahrzeugen bedient. Bis 2016 werden auch auf allen S-Bahn-Linien im Verbundgebiet behindertengerechte Züge verkehren. Auch der Ausbau von Stationen und Haltestellen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und weiterer Privatbahnen im Rahmen des Grobnetzes schreitet voran und wird voraussichtlich bis 2017 abgeschlossen. Damit werden die wichtigsten Transportketten behindertengerecht ausgestaltet sein. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) verlangt darüber hinaus, dass die verbleibenden Lücken in den behindertengerechten Transportketten bis 2024 mit verhältnismässigem Aufwand geschlossen werden. Gemeinsam mit seinen Partnern plant der ZVV entsprechende Massnahmen und bereitet deren Umsetzung vor.

Die Verkehrsunternehmen im ZVV erbringen die Transportleistung bereits heute umweltfreundlich und energieeffizient. Der öffentliche Verkehr übernimmt gemäss Gesamtverkehrskonzeption mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrswachstums. Er trägt somit auch dazu bei, dass der Mehrverkehr umweltverträglicher bewältigt werden kann als bisher. Zur weiteren Verbesserung sind zusätzliche Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Senkung von CO₂-Emissionen bei ausreichender Wirtschaftlichkeit zu fördern.

Leistungsebene

Auf der Leistungsebene wird festgelegt, wie die auf der Wirkungsebene formulierten Bedarfsziele erfüllt werden können. Sie umfasst Instrumente und Massnahmen des Marketings: Angebotsgestaltung, Preisbildung und Kommunikation.

Die Angebotsgestaltung der S-Bahn ist durch die weiterhin stark ausgelastete Bahninfrastruktur geprägt. Die schrittweise Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und darauf abgestimmt der 4. Teilergänzungen in den Jahren 2014, 2015 und 2018 bringen jedoch auf den meisten Strecken spürbare Verbesserungen.

Auf einzelnen wichtigen Korridoren wie Wetzikon–Uster–Zürich und Winterthur–Stadelhofen–Zürich sind in den nächsten Jahren trotz Durchmesserrinne und 4. Teilerweiterungen kaum Verbesserungen möglich. Zudem dürfte das Nachfragerückgang auch nach der Fertigstellung der 4. Teilerweiterungen anhalten, weshalb die Planungen für einen weiteren Ausbausritt fortzusetzen sind. Im Projekt S-Bahn 2. Generation (2G) wird ein Ausbausritt im Zeitraum bis 2030 planerisch vertieft. Er beruht auf den Infrastruktur-Schlüsselobjekten Brüttenerntunnel und 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen, für deren Verwirklichung der Bund zuständig ist. Beide Objekte wurden in die Vorlage des Bundes zur «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» bzw. in das «Strategische Entwicklungsprogramm (STEP)» aufgenommen, was eine Umsetzung bis 2030 erlauben würde.

Tram- und Stadtbahnlinien erlauben die Bewältigung grosser Verkehrsmengen bei hoher Transportqualität und wenig Flächenverbrauch. Zudem lösen neue Linien erfahrungsgemäss auch Bautätigkeiten mit hoher Nutzungsdichte aus und unterstützen die raumplanerischen Zielsetzungen. Die laufenden Planungen und der Bau der Tramverbindung Hardbrücke sowie der Limmattalbahn werden vorangetrieben. Die Eröffnungen sind bis 2017 (Tramverbindung Hardbrücke) und 2019 (Limmattalbahn) vorgesehen. Als weitere Ausbausritte sind in der Strategieperiode das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn bis Kloten Industrie planerisch voranzutreiben. Beide Massnahmen finden sich bereits in den Agglomerationsprogrammen des Bundes.

Ein qualitativ gut ausgebautes Feinverteileretz unterstützt die Zielerreichung der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich in hohem Mass. Der Schwerpunkt für die nächsten Jahre liegt auf den Anpassungen am Busnetz, die im Zusammenhang mit den 4. Teilerweiterungen der S-Bahn notwendig werden. Zudem soll die Aufwertung nachfragestarker Buslinien konsequent vorangetrieben werden. Der behinderungsfreien Fahrt im Strassenraum ist dabei grosse Aufmerksamkeit zu schenken, damit die Zuverlässigkeit des Angebots nicht stärker leidet und die Anschlüsse eingehalten werden können. Dies kann erreicht werden, indem einerseits der Anteil an Busspuren erhöht wird und andererseits die Busbevorzugung verstärkt umgesetzt wird.

Das Nachtnetz soll entsprechend der Nachfrageentwicklung weiter ausgebaut und an die Angebotsveränderungen der 4. Teilerweiterungen angepasst werden. Es ist weiterhin kostendeckend zu betreiben.

Im Bereich der Kommunikation genießt die Information der Öffentlichkeit über neue Angebote weiterhin hohe Priorität, wobei die Erweiterungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn die Hauptinhalte bilden werden. Im Rahmen einer integrierten Kommunikationskampagne, an der sich auch die Verkehrsunternehmen beteiligen können, wird verstärkt auf die Eigenschaft des öffentlichen Verkehrs als effizienter und zuverlässiger Zubringer insbesondere auch rund um Freizeiterlebnisse hingewiesen. Ausserdem wird angestrebt, dass der öffentliche Verkehr früher in die Entscheidung über die Wahl des geeigneten Transportmittels für eine Reise einbezogen wird.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene befasst sich mit der Fragestellung, wie das Angebot gemäss Wirkungs- und Leistungszielen zu finanzieren ist. Das massgebende Unternehmensziel auf dieser Ebene ist die Kostenunterdeckung.

In den nächsten Jahren steht im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn ein grosser Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse bevor. Zum einen wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs vielerorts verdichtet, zum andern werden verbreitet auch längere Zugkompositionen und grössere Busse eingesetzt. Zwar werden die Verkehrsunternehmen den Aufwandanstieg durch weitere Produktivitätssteigerungen dämpfen können. Dennoch ist sowohl beim Leistungsentgelt (bei aufwandfinanzierten Unternehmen wie z. B. den Verkehrsbetrieben Zürich [VBZ]) als auch bei den Abgeltungen (bei defizitfinanzierten Unternehmen wie den Schweizerischen Bundesbahnen [SBB]) mit einem Kostenanstieg zu rechnen.

In der Finanzplanung des ZVV bis 2019 wird von einem soliden realen Wirtschaftswachstum von rund 1,7% ausgegangen. Zusammen mit dem Mehrverkehr aus Angebotsausbauten und den vorgesehenen Tarifierhöhungen entsteht eine gute Grundlage für die Entwicklung der Verkehrseinnahmen. Dank der positiven Ertragsentwicklung ergibt sich ein massvoller Anstieg der Kostenunterdeckung. Der Kostendeckungsgrad bleibt bis 2019 ungefähr stabil. Die finanzielle Zielsetzung, wonach die Kostenunterdeckung nur noch im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung anwachsen soll, kann eingehalten werden.

In den konkreten Planungen des ZVV noch nicht abgebildet ist die vom Bund angestrebte neue Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Vorlage FABI), da deren finanzielle Auswirkungen für den Kanton Zürich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fassbar sind.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Die Versorgungsträgerebene befasst sich mit dem Verhältnis zwischen dem ZVV (strategische Planung, Leistungsbestellung) und den Verkehrsunternehmen (Leistungsersteller). Auf der Prozessebene wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung betrachtet und mithilfe eines Benchmark-Systems bewertet. Ziel ist die weitere stetige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei Beibehaltung einer hohen Qualität. Dabei hat sich das System der Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen grundsätzlich bewährt und soll weitergeführt werden. Ein Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist der Abschluss von Zielvereinbarungen. Darin verpflichten sich Unternehmen mit einem unbefriedigenden Preis-Leistungs-Verhältnis, gewisse Leistungen zu verbessern. Ausschreibungen sind erst dann vorgesehen, wenn ein Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis nicht bereit ist, eine Zielvereinbarung abzuschliessen, oder wenn die erforderlichen Effizienz- und Qualitätsverbesserungen nicht erreicht werden können. Sollte kein gemeinsames Vorgehen für eine Ausschreibung einer Transportleistung möglich sein, soll die entsprechende Leistung auf Ebene der Konzession gemäss den bundesrechtlichen Regeln der Bahnreform 2.2 ausgeschrieben werden. Die Bundeserlasse sehen zudem vor, dass die Besteller eine Ausschreibungsplanung für konzessionierte Leistungen erstellen können. Gestützt darauf kann eine Konzession nach Ablauf ausgeschrieben werden. Bei Ausschreibungen ist die Sozialverträglichkeit mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen sicherzustellen. Berücksichtigt werden müssen zudem die Vorgaben der Umweltstrategie.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

In der Planung der nationalen Angebotsausbauten setzt sich der Kanton Zürich weiterhin dafür ein, dass eine enge Abstimmung mit der Zürcher S-Bahn erfolgt. Wichtige Anliegen sind die bessere Anbindung der nachfragestarken Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon an den Fernverkehr.

Im internationalen Personenfernverkehr ist auf eine bessere Anbindung der benachbarten Metropolitanräume hinarbeiten. Im Nord-Süd-Verkehr sind zudem qualitative Verbesserungen anzustreben.

Bei den Planungen zum nationalen Ausbauschritt 2030 im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes (STEP) setzt sich der ZVV für eine prioritäre Umsetzung des Brüttenertunnels und

des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen ein. Die Kombination dieser beiden Massnahmen ermöglicht es, die dringendsten Kapazitätsengpässe im S-Bahn-Netz zu beheben und zugleich qualitative Verbesserungen im nationalen Fernverkehr zu erreichen.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr dürfte gemäss Prognosen für das Wachstum der Bevölkerungszahl sowie der Arbeitsplätze auch in der Zeit nach der Strategieperiode (ab 2020) weiter zunehmen. Die Planungen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn sind daher zügig voranzutreiben. Im Bereich Stadtbahnen / Tramnetz stellen die Stadtbahnstrategie, die VBZ-Netzstudie 2030 und die Agglomerationsprogramme des Kantons die Grundlage für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Netzes dar.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Heiniger

Der Staatsschreiber:

Husi