

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008

4531

**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 9. Juli 2008,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Für die Fahrplanjahre 2011–2014 gilt:

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2014 (Basis 2006) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgedeckt.
- 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 77 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsanpassungen gemäss den Stossrichtungen.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Die Angebotsschritte im Rahmen der 4. Teilergänzungen werden zeitlich auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie abgestimmt und überwiegend in den Jahren 2013 bzw. 2015 umgesetzt. Die Transportkapazität in den Hauptverkehrszeiten wird, wo möglich,

durch den Einsatz von Doppelstockwagen in den Entlastungszügen erhöht. Der ZVV setzt sich bei der Verteilung der Fahrplannetze für netzoptimierende und kundenorientierte Lösungen ein.

b) Tram- und Stadtbahnen

Auf das Fahrplanjahr 2011 wird die dritte Etappe der Glattalbahn in Betrieb genommen. Neustrukturierung und Erweiterung des Tramlinienetzes der Stadt Zürich werden entsprechend den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 schrittweise vorangetrieben und umgesetzt:

- Die Tramnetzerweiterung Zürich-West wird 2011 fertig gestellt.
- Für den Lückenschluss Hardplatz–Escher-Wyss-Platz (Tram Hardbrücke) werden die Projektierungsarbeiten vorangetrieben und eine Kreditvorlage vorbereitet.

Die Planungsarbeiten für eine Stadtbahn zwischen der Stadt Zürich und Killwangen werden zusammen mit dem Kanton Aargau und den betroffenen Gemeinden vertieft.

c) Bus

Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot angepasst. Im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich wird es schrittweise auf ein städtisches Niveau angehoben. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien wird konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt). In Ergänzung zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst.

d) Nachtnetz

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

Qualitative Aspekte

a) Sicherheit

Die Fahrgast-Sicherheit wird insbesondere durch Sicherheitspersonal und Videoüberwachung auf hohem Niveau gehalten. Die Videoüberwachung wird auch für die Sicherung der Fahrzeuge und Infrastruktur genutzt.

b) Pünktlichkeit und Anschlussqualität

Pünktlichkeit und Anschlussqualität werden laufend überwacht und, wo nötig, verbessert.

c) Sauberkeit

Die Sauberkeit der Transportmittel genießt hohe Aufmerksamkeit und wird, wo nötig, verbessert.

- d) Zur Verbesserung der Lenkung der Fahrgastströme auf nachfragestarken Bahnhöfen sowie innerhalb der Fahrzeuge werden Massnahmen ausgearbeitet.
- e) Die Fahrgastinformation wird unter Ausnutzung der technischen Entwicklung bei den mobilen, persönlichen Kommunikationsmitteln weiterentwickelt.
- f) Der Zugang zum ZVV-Netz wird erleichtert.

Tarif

Anpassungen der Leistungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten werden durch periodische Preisanpassungen finanziert.

Distribution

Der Ticketverkauf wird unter Ausnutzung der technischen Entwicklung auf allen Vertriebskanälen und verstärkt bei den mobilen, persönlichen Kommunikationsmitteln sowie im Internet weiterentwickelt.

Werbung/Promotion

- a) Der Nutzen des ZVV-Netzes wird durch geeignete Kampagnen hervorgehoben.
- b) Die Auslastung in den Nebenverkehrszeiten wird mittels zielgruppenspezifischer Marketingmassnahmen und Kooperationen weiter gefördert.

Ökologie

Die Stärken des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung einer ökologischen Mobilität werden gefördert.

Wirtschaftlichkeit

- a) Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird in den Bereichen Fahrleistungserbringung und Aufgaben im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Marktverantwortung weiter verbessert.
- b) Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

Behindertengleichstellung

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

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

Für die Fahrplanjahre 2011–2014 gilt:

Angebotsausbauten 2011–2014

Auf der Strecke Zürich–Bülach–Schaffhausen soll nach Abschluss des Ausbaus unter Rücksichtnahme auf das bestehende S-Bahn-Netz der Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt werden.

Die Fernverkehrsanbindung der nachfragestarken Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon sowie von Dietikon soll verbessert werden.

Infrastruktur, Erste Umsetzungsetappe der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)

Im Rahmen der Umsetzung des ZEB-Konzeptes setzt sich der ZVV mit Nachdruck für einen raschen Ausbau des Korridors Oerlikon–Flughafen–Winterthur ein. Als komplementäre Netzergänzung soll er möglichst zeitgleich mit der Durchmesserlinie fertiggestellt werden.

In der Planung für ein weiteres Ausbaupaket stehen netzentflechtende, kapazitätssteigernde und beschleunigende Ausbauten auf den nationalen Hauptachsen im Vordergrund. Dazu gehören insbesondere der Zimmerbergbasistunnel und weiterer Ausbau im Raum Effretikon–Winterthur.

Internationaler Verkehr

Auf die Fertigstellung der 1. Etappe der Neubaustrecke Rhin-Rhône in Frankreich im Jahr 2011 wird mindestens ein Zweistundentakt zwischen Zürich und Paris angestrebt.

Auf den Korridoren Zürich–München und Zürich–Stuttgart sollen die im Rahmen der HGV-Ausbauten vorgesehenen Angebotskonzepte ohne Verschlechterung der S-Bahn-Verbindungen umgesetzt werden.

III. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:

- a) Die Planungen für den weiteren Kapazitätsausbau der S-Bahn einschliesslich der SZU in den Jahren nach der Eröffnung der Durchmesserlinie werden fortgesetzt. Sie orientieren sich an den 4. Teilergänzungen bzw. dem ZEB-Kernangebot und werden mit den Zielen und Vorstellungen der SBB und SZU abgestimmt.
- b) Zur Bewältigung der stark wachsenden Verkehrsmengen im Limmat- und Glattal sowie in den Städten Winterthur und Zürich werden die Planungen für hochwertige Feinverteilersysteme (Stadtbahnen und Buskorridore) weitergeführt.

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 26. Februar 2007.

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 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 2011–2012 und 2013–2014. Der langfristige Planungshorizont beginnt 2015 und ist zeitlich nicht begrenzt.

Die vorliegenden Grundsätze bauen auf dem Controlling-Konzept des Regierungsrates auf. Im Rahmen einer Weiterentwicklung und Anpassung an die Bedürfnisse des ZVV wurden die wichtigsten Indikatoren festgelegt, aus denen die zentralen Stueurelemente abgeleitet werden können. Es 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 am Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, das der Regierungsrat mit Beschluss vom 13. September 2006 verabschiedet hat. Er umfasst die Fahrplanjahre 2011–2012 und 2013–2014 und ersetzt den Strategiebericht für die Periode 2009–2012. Auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen

aufbauend schreibt er diese fort. Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Leitsatz

Die Kantonsbevölkerung wird stärker wachsen, als bisher angenommen wurde. In den Zentren Zürich und Winterthur sowie in den Regionen Glattal und Limmattal wird das Wachstum im Vergleich zu den übrigen Regionen leicht unter dem Durchschnitt liegen, doch werden hier die meisten neuen Arbeitsplätze entstehen. Dadurch werden die Verkehrsströme in allen Bereichen stark zunehmen. Das wird die Kapazitäten sowohl auf der Strasse als auch auf dem S-Bahn-Netz und den Zubringerlinien zunehmend ausschöpfen. Die Pendlerströme werden zudem komplexer. Neben den Strömen in die Zentren (Radialpendler) gewinnen die tangentialen Verbindungen weiter an Bedeutung. Die Freizeit- und Einkaufsmobilität wird zunehmen und die Gestaltung der Mobilitätsleistungen beeinflussen.

Diese Entwicklungen bieten Chancen, stellen aber auch hohe Anforderungen an den öffentlichen Verkehr. Die hoch ausgelastete Bahninfrastruktur ist der am stärksten begrenzende Faktor für ausreichende Kapazitätserweiterungen. Die rechtzeitige Verwirklichung der neuen Durchmesserlinie, die Anpassungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn und die Infrastrukturausbauten im Rahmen der Zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) des Bundes haben höchste Priorität. Sie bilden das Rückgrat für die Sicherung der künftigen Mobilität. Das Wachstum des Verkehrs aus der Stadt Zürich in die Arbeitsplatzregion Glattal wird durch die Glattalbahn und in Richtung Zürich West durch die Tramnetzerweiterung aufgefangen. Das Busnetz wird nachfragegerecht ausgebaut und im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich auf ein städtisches Niveau angehoben. Das Nachtnetz wird die Nachfrage durch ein effizientes Kapazitätsmanagement und eine nachfragegerechte Weiterentwicklung bei einem kostendeckenden Betrieb bewältigen. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird für alle Kundengruppen weiter vereinfacht, die Servicequalität wird auch bei Mehrbelastung auf hohem Niveau stabilisiert.

Für die geplanten Massnahmen und Anpassungen der Angebote sind zusätzliche Mittel notwendig. Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird insgesamt auf jene Mittel beschränkt, die durch neue Angebote erforderlich 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. Allein im letzten Jahr konnte auf der S-Bahn ein Wachstum von 7% verzeichnet werden, was deutlich über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre liegt und auf eine gute Kundenbindung hinweist. Der Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich wird auch in Zukunft stark wachsen, sowohl bei den Pendlerinnen und Pendlern wie auch im Freizeitbereich. Die entsprechenden Nachfragesteigerungen im öffentlichen Verkehr werden sich wegen der starken Vernetzung im ZVV auf alle Systemteile auswirken, am stärksten auf die S-Bahn und ihre Zubringer. Für die Periode bis 2014 wird insgesamt eine Nachfragesteigerung von 20% erwartet. Sie ist mit gezielten Angebotsanpassungen dort aufzufangen, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht. In den Nebenverkehrszeiten sollen der Auslastungsgrad durch gezielte Massnahmen gesteigert und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Mit diesen Zielsetzungen und Stossrichtungen leistet der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität und zum Erhalt der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich.

Die Akzeptanz des Verkehrsangebots kann auch anhand der Kundenzufriedenheit gemessen werden. Mit 76 Punkten wurde 2004 und 2006 ein gutes Niveau erreicht (2000: 73 Punkte). Für die nächsten Jahre wird eine weitere Steigerung auf 77 Punkte angestrebt. Das anschliessende Halten dieses Niveaus wird mit grossen Herausforderungen verbunden sein, weil dasselbe Netz deutlich stärker beansprucht wird und die Ansprüche der Kundinnen und Kunden steigen. Kernpunkte bleiben deshalb die Themen Pünktlichkeit, Anschlussicherung, Sicherheit und Sauberkeit. Gleichzeitig sollen der Zugang zum öffentlichen Verkehr und seine Nutzung für alle Fahrgäste vereinfacht werden. Die Massnahmen sind so auszugestalten, dass sie auch älteren Menschen und Personen mit einer Behinderung Nutzung und Zugang erleichtern oder ermöglichen.

Mit Hilfe eines finanziellen Anreizsystems für die Unternehmen im ZVV und für die SBB soll das angestrebte Niveau der Kundenzufriedenheit in einem kostenbewussten Umfeld auch längerfristig gehalten werden. Die Effizienz der Verkehrsunternehmen ist auf den Ebenen der Fahrleistungserbringung und bei den Aufgaben im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Marktverantwortung weiter zu verbessern, wobei für die Erbringung der Fahrleistung eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung gilt. Die Stärken des öffent-

lichen Verkehrs zur Gewährleistung einer ökologischen Mobilität sind weiter zu fördern.

Leistungsebene

Die Leistungsebene betrifft sämtliche Instrumente des Marketing: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Die Angebotsgestaltung ist weiterhin durch die ausgelastete Infrastruktur der S-Bahn geprägt. Vor der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2013/2015 sind in den Hauptverkehrszeiten kaum noch Anpassungen möglich. Als prioritäre Schlüsselprojekte werden deshalb die rechtzeitige Verwirklichung der zweiten Durchmesserlinie und die darauf abgestimmten 4. Teilergänzungen der S-Bahn vorangetrieben. Die 4. Teilergänzungen sind die dringend notwendige Ergänzung der Durchmesserlinie zu einem sinnvollen Gesamtkonzept für die S-Bahn Zürich. Der Regierungsrat und der ZVV setzen sich auch in Zukunft mit Nachdruck dafür ein, dass die Finanzierung des Bundesanteils für das Gesamtpaket Durchmesserlinie und 4. Teilergänzungen sichergestellt wird und die Inbetriebnahme der ersten Etappe auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 gewährleistet ist.

Neben diesen Schlüsselprojekten sind Systematisierungen des S-Bahn-Angebots in den Randverkehrszeiten umzusetzen, die lückenlose Vernetzung (durchgängige Transportkette) zu erweitern und Optimierungen im Stadtbahn-, Tram- und Busnetz voranzutreiben.

Mit der schrittweisen Inbetriebnahme der Glattalbahn bis Dezember 2010 und der Tramnetzerweiterung Zürich-West bis Dezember 2011 werden im kommenden Jahrzehnt wichtige Erweiterungen des Liniennetzes vollzogen. Tram- und Stadtbahnlinien erlauben die Bewältigung grosser Verkehrsmengen bei hoher Transportqualität und wenig Flächenverbrauch. Neue Linien lösen Bautätigkeiten mit hoher Nutzungsdichte aus und wirken auch als Motor für städtebauliche Aufwertungen. Die Neustrukturierung und Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich soll deshalb entsprechend der Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 angegangen werden.

Ein qualitativ gut ausgebautes Feinverteilternetz unterstützt die Zielerreichung der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich in hohem Masse. In den Gemeinden im näheren Umkreis der Stadt Zürich soll deshalb das Busangebot qualitativ und soweit vertretbar auch quantitativ auf ein städtisches Niveau angehoben werden. Die Kapazitätsengpässe auf den Strassen wirken sich zunehmend negativ auf die Zuverlässigkeit der Busse aus, was zu Anschlussbrüchen und verlängerten Reisezeiten führt. Deshalb ist der behinderungsfreien Fahrt

durch eine Erhöhung des Anteils an Busspuren sowie mittels Busbevorzugung auch in Zukunft grosses Gewicht beizumessen.

Die Nachfrage auf dem Nachtnetz ist seit seiner Einführung vor fünf Jahren stark gewachsen, was zu Kapazitätsengpässen führte. Dank dem hohen Fahrgastaufkommen und dem Nachtzuschlag kann das Nachtnetz seit dem zweiten Betriebsjahr (2004) kostendeckend betrieben werden. Aufgrund der bestehenden Kapazitätsengpässe und der stark steigenden Nachfrage soll das Nachtnetz weiter ausgebaut werden. Die Angebotserweiterungen werden auf die Nachtnetzvision abgestimmt und orientieren sich konsequent an den Erfolgsfaktoren marktgerechte Angebotsgestaltung, einfacher Zugang, einfache Nutzung, hohe Verbindungsqualität. Weitere Nacht-S-Bahnen und ein möglichst flächendeckender Stundentakt sollen das bisherige Angebot ergänzen. Eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des Nachtnetzes und ein wirkungsvolles Kapazitätsmanagement sollen die künftige Nachfrage abdecken und einen vollumfänglich kostendeckenden Betrieb ermöglichen.

Die Freizeitmobilität wird in den nächsten Jahren überdurchschnittlich wachsen. Das wird dem öffentlichen Verkehr dort, wo die Verkehrsströme gebündelt auftreten, wichtige Chancen eröffnen. Solche Bündelungen treten hauptsächlich in den Zentren auf, teilweise werden sie auch durch grosse Anbieter im Einkaufs- und Freizeitmarkt ermöglicht. Die Attraktivität des ZVV für den Freizeitverkehr soll im Rahmen eines Massnahmenmixes vor allem über Kooperationen mit Partnern und integrierte Ticketlösungen gesteigert werden. Die Integration der ZVV-Tickets in die Angebote von Veranstaltern soll insbesondere mittels Zusatznutzen für den Fahrgast und durch den Einsatz des neuen Vertriebssystems im ganzen Kanton gefördert werden.

Die Marktbearbeitung wird wie bisher in verschiedene Segmente eingeteilt. Damit können das Marktpotenzial zielgerichtet abgeschöpft und die Auslastung der Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten weiter verbessert werden. Als Schwerpunkte der Kommunikation werden die Themen Verkehrsangebote, Netzmarke ZVV und Ticketsortiment gesetzt. Die Präsenz der Marke ZVV soll dort gesteigert werden, wo es um Informationen über das Netz, den Tarif und die Gültigkeit der Tickets geht.

Zur Förderung der Pünktlichkeit und der Sicherung der Anschlüsse sind die baulichen und technischen Möglichkeiten weiterzuentwickeln. In Fahrzeugen von kritischen Linien, zu schwierigen Zeiten und auf stark frequentierten Bahnhöfen und Haltestellen sind Massnahmen zur Lenkung der Fahrgastströme einzuleiten. Sie sollen den systembedingten Verzögerungen, die durch das weiter wachsende Fahrgastaufkommen beim Ein-, Aus- und Umsteigen entstehen wer-

den, entgegenwirken. Im Bereich Sicherheit und Sauberkeit ist die bewährte Strategie mit einem Massnahmenmix auf allen Ebenen weiterzuführen und weiter zu optimieren.

Menschen mit einer Behinderung haben durch die mit den Verkehrsunternehmen abgestimmte Fahrzeugstrategie und dank des bewilligten Rahmenkredites für die Infrastrukturanpassungen erleichterten Zugang zum öffentlichen Verkehr erhalten. In den nächsten Jahren sind die punktuellen Zugänge durch weitere Beschaffungen von Niederflurfahrzeugen und Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur zu einem System zu verbinden, das Menschen mit einer Behinderung durchgängige Reiseketten verschafft (Grobnetz). Soweit die bestehenden Zugangsbarrieren innerhalb der vom Bund vorgegebenen Übergangsfrist bis 2014 nicht im Rahmen ordentlicher Erneuerungen abgebaut werden können, werden zusätzliche Mittel beansprucht. Hier sind neben dem Kanton vor allem der Bund und die Gemeinden gefordert. Bei Bund und SBB ist weiterhin mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass auch die wichtigsten S-Bahn-Haltestellen der SBB rasch angepasst werden. Der Zugang für Personen mit einer Behinderung ist zudem durch optische und akustische Fahrgastinformationen und behindertengerechte Ticketautomaten zu erleichtern.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene beantwortet die Frage, wie das aus den Wirkungs- und Leistungszielen abzuleitende Angebot finanziert werden soll. Massgebende Zielgrösse ist die Kostenunterdeckung. Die geplanten Angebotsausbauten mit Inbetriebnahme der ersten Etappe der Durchmesserlinie / 4. Teilergänzungen S-Bahn, der zweiten und dritten Etappe der Glattalbahn, der Tramnetzerweiterung Zürich-West und der Buslinien führen zu einem steigenden Mittelbedarf. Durch die anhaltend hohe Investitionstätigkeit bei Fahrzeugbeschaffungen, Anpassungen an das Behindertengleichstellungsgesetz, neuen Ticketautomaten und neuem Leitsystem ist von einem starken Anstieg der Kapitalkosten auszugehen. Ausserdem ist mit steigenden Personalkosten und hohen Energiepreisen zu rechnen. Zudem hat die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ab 2008 zu einer Mehrbelastung für den ZVV geführt, weil die Beitragssätze des Bundes an die Abteilungen im Regionalverkehr gekürzt wurden.

Ein Teil der zusätzlichen Kosten wird durch die anhaltend dynamische Nachfrage- und Verkehrsertragsentwicklung sowie durch Tarifanpassungen aufgefangen. Die Grundtendenz zu einer jährlich leicht hö-

heren Kostenunterdeckung bleibt aber bestehen. Teuerungsbereinigt soll sich der Anstieg der Kostenunterdeckung aber im Rahmen der finanziellen Belastungen aus den neuen Angebotsanpassungen bewegen.

Die für die Angebotsanpassungen erforderlichen Infrastrukturinvestitionen werden durch den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert. Die zeitliche Planung ist mit den kreditrechtlich bewilligten oder den noch zu bewilligenden Infrastrukturanpassungen abgestimmt. Die Planung erfolgt im Rahmen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) des Regierungsrates und ist mit der Investitionsplanung des ZVV abgestimmt.

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 bewertet. Ziel ist die weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei hoher 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 die Zusammenarbeit auf der Grundlage von Zielvereinbarungen. Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis verpflichten sich in einer Zielvereinbarung, ihre Leistungen zu verbessern. Ausschreibungen sind vorgesehen, wenn erforderliche Effizienz- und Qualitätsverbesserungen über Zielvereinbarungen nicht erreicht werden können oder ein Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis nicht bereit ist, eine Zielvereinbarung abzuschliessen. Ausschreibungen von Leistungen, die nicht durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen erfolgen, sollen rechtzeitig vor Ablauf einer Konzession eingeleitet werden. Werden Leistungen ausgeschrieben, werden die Sozialverträglichkeit mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen sowie die Umweltverträglichkeit gesichert.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

Das ausgelastete Schienennetz führt zu zunehmenden Interessenskonflikten zwischen Fernverkehr, S-Bahn und Güterverkehr. Die Fertigstellung weiterer Abschnitte von Hochgeschwindigkeitsstrecken im nahen Ausland wird zwar die internationale Anbindung von Zürich verbessern, aber auch die Trasseekonflikte auf verschiedenen Strecken verschärfen. Da der S-Bahn-Verkehr mehrheitlich auf denselben Bahnstrecken wie der Fernverkehr abgewickelt wird, sind weitere Infrastrukturausbauten notwendig. Dazu gehören neben der Fertigstellung der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen der S-Bahn auch die Investitionen aus dem Beschluss des Bundes über die Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz als Ausfluss des nationalen Projektes «Gesamtschau FinöV»).

In der Planung setzt sich der Kanton Zürich zudem dafür ein, dass die Fernverkehrsanbindung der Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon verbessert wird. Auch die Bedienung weiterer Fernverkehrshaltepunkte auf Kantonsgebiet soll dort, wo es möglich und sinnvoll ist, verbessert werden.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Verkehr wird auch im nächsten Jahrzehnt anhalten. Die Prognosen gehen von einem Nachfragewachstum auf der S-Bahn von durchschnittlich über 3% pro Jahr aus. Damit würde bereits vor 2020 eine Verdreifachung der Nachfrage von 1990 (Start der S-Bahn) erreicht. Aufgrund der heute weitgehend ausgelasteten Infrastruktur sind daher schrittweise weitere Anpassungen des Schienennetzes unabdingbar, um den prognostizierten Nachfragezuwachs bewältigen zu können.

Die Durchmesserlinie ist im Bau und wird voraussichtlich in den Jahren 2013/2015 eröffnet. Die Projektierung für ergänzende Infrastrukturanpassungen ist eingeleitet worden. Die Anpassungen werden im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn und des ZEB-Gesetzes abgestimmt auf die Etappierungsschritte der Durchmesserlinie verwirklicht. Dabei werden auch die weiteren Nachfrageentwicklungen berücksichtigt und die Aufwärtskompatibilität für künftige Ergänzungsvorhaben soweit möglich sichergestellt.

Die weitere Entwicklung von Tram- und Stadtbahnen wird wesentlich durch die sich rasch wandelnden Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich und im näheren Agglomerationsgürtel getrieben. Die Netzentwicklungsstudie der VBZ zeigt dabei die Stossrichtungen und Etappie-

zungsschritte bis 2025 in der Stadt Zürich auf. Im Agglomerationsbereich steht die Verwirklichung der Limmattalbahn im Vordergrund. Weitere Stadtbahnprojekte bedürfen einer sorgfältigen Planung und Abstimmung mit den Zielen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Der Staatsschreiber:

Notter Husi