

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*
vom 7. Dezember 2021

5730 a

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

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 30. Juni 2021 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr
Fahrplanjahre 2024–2027

1. Ziele

- a) Nach Abflauen der Coronapandemie ist mit einer Erholung der Nachfrage zu rechnen. Aufgrund der Bevölkerungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung wird zudem wieder ein jährliches Nachfragewachstum erwartet. Die zusätzliche Nachfrage bis 2027 (Basisjahr 2019) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit bewältigt.
- b) Das Angebot wird punktuell angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten bzw. zu erwarten sind oder wo Optimierungen nötig sind sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Die Ausgestaltung des Angebots trägt zum Dekarbonisierungsziel des Kantons bei.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Alex Gantner, Maur (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Franziska Barmettler, Zürich; Markus Bärtschiger, Schlieren; Sandra Bossert, Wädenswil; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Felix Hoesch, Zürich; Thomas Honegger, Greifensee; Rosmarie Joss, Dietikon; Christian Lucek, Dänikon; Florian Meier, Winterthur; Ulrich Pfister, Egg; Daniela Rinderknecht, Wallisellen; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Thomas Wirth, Hombrechtikon; Sekretärin: Franziska Gasser.

- c) Die Kundenzufriedenheit soll auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten werden.
- d) Die Kostenunterdeckung wird nach Abflauen der Coronapandemie schrittweise wieder gesenkt. Der Kostendeckungsgrad soll demgegenüber wieder erhöht werden. Trotz Wegfall der Vorteilsanrechnung im Jahr 2026 soll er nicht unter 60% fallen.
- 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

a) S-Bahn

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn werden fortgesetzt. Die Belegung der Zürcher S-Bahn wird systematisch erfasst und zusätzliche Kompositionen bedarfsgerecht eingesetzt. Ein erster Umsetzungsschritt der S-Bahn 2. Generation (S-Bahn 2G) ist mit dem STEP-Ausbauschritt 2035 und dem Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur (vormals Brüttenertunnel) sowie dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorgesehen. Die Planungen für einen Ausbaus Schritt im Horizont 2040/2045 sind aktiv voranzutreiben.

b) Tram und Stadtbahn

Für das Tram Affoltern in der Stadt Zürich und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden die Projektierungsarbeiten fortgeführt und dem Kantonsrat die entsprechenden Kreditanträge unterbreitet. Die Bauarbeiten sind ab 2025 vorgesehen.

c) Bus

Im Busnetz werden eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und ein attraktives Angebot angestrebt. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wird vorangetrieben (Eigentrossierung, dichter Takt). Wo es die Nachfrage erlaubt oder erfordert, werden auf den übrigen Buslinien schrittweise Taktlücken geschlossen 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) Nachtnetz

Um das Nachtnetz den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, wird mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ein neues Nachtnetzkonzept eingeführt. Das neue Nachtnetz baut auf den Stärken eines spezifischen Nachtangebots auf. Es kann ohne Zuschlag benutzt werden. Das Nachtnetz soll sich auch künftig den Entwicklungen im Freizeitverhalten anpassen können und nachfragegerecht ausgebaut werden.

e) Neue Mobilitätsangebote

Die dynamischen und innovativen Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilität werden aktiv bezüglich Kundennutzen, Auswirkungen auf die Umwelt und Wirtschaftlichkeit bewertet. Erfolgversprechende Ansätze im Bereich der neuen Mobilität werden zusammen mit den Verkehrsunternehmen und privaten Anbietern gefördert.

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.

Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformationssysteme werden unter Ausnutzung der technischen Neuerungen weiterentwickelt. Die Qualität der Informationen im Regelbetrieb soll dadurch auf dem bestehenden Niveau gehalten werden, und im Fall von Ereignissen sollen Verbesserungen erreicht werden. Die Informationen zum öffentlichen Verkehrsangebot sollen schnell, einfach und möglichst jederzeit zur Verfügung stehen.

Vertrieb

Die Digitalisierung des Vertriebs wird konsequent weitergeführt, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr (öV) weiter zu vereinfachen und dessen Wirtschaftlichkeit mittel- bis langfristig zu verbessern. Bei der Entwicklung der digitalen Kanäle stehen die spezifischen Bedürfnisse der ZVV-Fahrgäste im Zentrum.

Der Chauffeurverkauf in Regionalbussen wird durch ein einfach zugängliches, benutzerfreundliches Vertriebssystem auf der Grundlage moderner Technologien ersetzt. Eine einfache Vertriebsmöglichkeit vor Ort als Abfederung wird gesucht. Diese kann ein reduziertes Sortiment umfassen. Für Personen, die keine digitalen Vertriebskanäle nutzen können oder wollen, werden Beratung und Verkauf per Telefon zur vollwertigen und attraktiven Ergänzung der bedienten Service- und Beratungsstellen vor Ort ausgebaut. An einer Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen wird, sofern wirtschaftlich vertretbar, festgehalten.

Minderheitsantrag: Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss

Der Chauffeurverkauf ...

... moderner Technologien reduziert. Eine Vertriebsmöglichkeit ohne technische Hilfsmittel vor Ort wird weiterhin gewährleistet. Diese kann ein reduziertes Sortiment umfassen. Für Personen ...

Auf nationaler Ebene engagiert sich der ZVV für Standards zur effizienten und wirkungsvollen Fahrausweiskontrolle zwecks Einnahmensicherung. Weiter setzt sich der ZVV für die Unabhängigkeit der öV-Branche im Vertrieb sowie für eine angemessene Präsenz der regionalen Marken ein.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Der ZVV setzt sich bei den weiteren zuständigen Stellen dafür ein, dass bei Ablauf der vom Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschriebenen Umsetzungsfrist Ende 2023 alle verhältnismässigen Massnahmen für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt sind. Wo bauliche Massnahmen nicht oder nicht fristgerecht erfolgen, muss gemäss den gesetzlichen Bestimmungen die Eigentümerin oder der Eigentümer Ersatzmassnahmen ausarbeiten und finanzieren. Dies betrifft bei Bushaltestellen den Kanton und die Gemeinden.

Umwelt

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

Mit der Dekarbonisierungsstrategie des ZVV werden der Absenkungspfad der CO₂-Emissionen und die Migration von Dieselbus- zu Elektrobuslinien aufgezeigt. Bis 2035 sollen die Treibhausgasemissionen der Busflotte halbiert und insbesondere Buslinien in städtischen Räumen umgestellt werden. Die Umstellung soll sich aber vor allem an der technischen Entwicklung (bezüglich der Reichweite) ausrichten und auch die ländlichen Räume umfassen. Ab 2040 soll der Busbetrieb im gesamten ZVV keine Treibhausgasemissionen mehr verursachen. Die Umstellung der Dieselbuslinien 69, 80 und 89 der Verkehrsbetriebe Zürich auf Trolleybusbetrieb ist in den Jahren 2024 bis 2028 vorgesehen. In der Stadt Winterthur wird die Erweiterung des Trolleybusnetzes mit den Linien 5 und 7 in den Jahren 2024 bis 2027 erfolgen.

Die bisherigen Limmatboote der Zürichsee Schifffahrtgesellschaft werden bis 2023 durch Elektroboote ersetzt.

Marktbearbeitung

Der Nutzen des ZVV-Netzes und die Vorteile des öffentlichen Verkehrs werden mit zielgerichteten Kampagnen hervorgehoben. Die durch die Digitalisierung entstehenden Chancen einer fokussierten, segment- und teilmarktspezifischen Ansprache sollen weiter genutzt werden.

Der öffentliche Verkehr wird in jenen Fällen als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, in denen er diese Dienstleistungen wirtschaftlich erbringen kann.

Die Marke ZVV soll vor, während und nach der Reise möglichst durchgängig zur Geltung kommen, um den Fahrgästen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Tarif

Tarifmassnahmen sollen bei Bedarf umgesetzt werden, soweit es die Marktbedingungen zulassen. Sie sind auf die finanziellen Vorgaben abzustimmen. Der ZVV prüft Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des eigenen Tarifs, um angemessen auf Veränderungen im Umfeld reagieren zu können. Der ZVV bringt sich auch künftig im Rahmen der Alliance SwissPass bei der Weiterentwicklung der Tarifsysteme ein. Dabei hat die Wahrung seiner Tarifautonomie höchste Priorität.

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.

Der Verkehrsrat informiert die zuständige Kommission laufend betreffend Investitionen und wiederkehrende Mehrkosten in Zusammenhang mit der Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs.

II. Langfristige Angebotsplanung

Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systems der Zürcher S-Bahn und zur gezielten Entflechtung der S-Bahn vom Güterverkehr werden weitergeführt.

Die Erarbeitung von Grundlagen für die Weiterentwicklung des Stadtbahn- bzw. Tramnetzes sind voranzutreiben. Die Qualität der Anbindung aller Bezirke an Infrastrukturen überregionaler Bedeutung bleibt mindestens erhalten.

III. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 10. Februar 2020.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 7. Dezember 2021

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Die Sekretärin:
Alex Gantner Franziska Gasser