

6104

**Beschluss des Kantonsrates
betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige
Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen
Personenverkehr (ZVV-Strategie 2029–2032)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 10. Juni 2026,

beschliesst:

**I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr
Fahrplanjahre 2029–2032**

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 gesamtverkehrliche und räumliche Entwicklung abgedeckt. Zudem muss der Ausbau des Angebots zur Erreichung der kantonalen Verlagerungsziele weiter vorangetrieben werden. Die Finanzierung der notwendigen Projekte muss sichergestellt werden.
- b) Das Angebot wird ausgebaut, wo Optimierungen nötig sind, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Wo die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist, wird das bestehende Angebot kritisch überprüft.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll in der Strategieperiode auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten werden.
- d) Der Kostendeckungsgrad des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ist trotz des geplanten Angebotsausbaus zur Erreichung der kantonalen Modal-Split-Ziele über 60% zu halten.
- e) Die Verkehrsleistungen werden klimafreundlich und energieeffizient erbracht, sodass der Betrieb des öffentlichen Verkehrs im ZVV-Gebiet bis 2040 weitgehend keine CO₂-Emissionen mehr verursacht.

2. Stossrichtungen

Abstimmung mit der kantonalen Raumplanung

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgt in Abstimmung mit der kantonalen Raumplanung. Der Kanton setzt sich in seinem Einflussbereich sowie bei den Gemeinden und Planungsregionen dafür ein, dass genügend Flächen für zusätzliche Service- und Abstellanlagen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen und raumplanerisch gesichert werden können.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Der ZVV wirkt bei den zuständigen Infrastruktureignerinnen und -eignern weiter darauf hin, dass die Infrastruktur weitestgehend hindernisfrei gestaltet werden kann. In seinem direkten Einflussbereich bearbeitet der ZVV die Massnahmen zur Verbesserung der Hindernisfreiheit gesamtheitlich und bezieht alle relevanten Elemente wie Kommunikation, Fahrgastinformation, Fahrzeuge und Infrastruktur sowie Vertrieb mit ein.

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Der mit dem STEP-Ausbau schritt 2035 bisher geplante Ausbau des Bahnangebots im Raum Zürich ist aufgrund von externen Faktoren teilweise infrage gestellt. Die Umsetzung der notwendigen Schlüsselinfrastrukturen ist bestätigt, aber derzeit besteht noch keine Planungs- und Finanzierungssicherheit für die ebenfalls erforderlichen, kleineren Infrastrukturmassnahmen, damit der Angebotsausbau auch wirklich erfolgen kann.

Der ZVV setzt sich für eine möglichst verzögerungsfreie Umsetzung dieser Infrastrukturausbauten ein. Erste Angebotsausbauten werden vorgenommen, wo dies aus Nachfragesicht erforderlich und durch fertiggestellte Infrastrukturen möglich ist. Die Einschränkungen für die Fahrgäste während der Bauzeit sind zu minimieren.

Unter der Leitung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird die Zweckmässigkeit von digitalen Fahrassistenzsystemen geprüft. Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn werden fortgesetzt.

b) Tram- und Stadtbahnen

Tram- und Stadtbahnprojekte sind zentrale Massnahmen des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der kantonalen Modal-Split-Ziele. Ihre Planung und Ausführung müssen sich wegen der hohen Komplexität, der langen Vorlauf- und Projektierungszeiten sowie des Koordinationsbedarfs mit Agglomerationsprogrammen sowie der Raum- und Ange-

botsplanung auf eine solide und verlässliche finanzielle Planung abstützen können. Diese ist auf die langfristig im Verkehrsfonds verfügbaren Mittel abgestimmt.

Bei der Projektierung neuer Tram- und Stadtbahnstrecken ist ein überwiegender Eigentrasseeanteil als wesentliche Voraussetzung für deren Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit anzustreben. Die Qualität des bestehenden Tramnetzes ist mindestens zu wahren. Auf den Rückbau von Eigentrassees ist zu verzichten.

Die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie und das Tram Affoltern in der Stadt Zürich werden nach Vorliegen der Baubewilligungen und der Kreditbeschlüsse umgesetzt und ab 2032 in Betrieb genommen.

Für die Tramtangente Nord in der Stadt Zürich werden die Projektierungsarbeiten ab 2027 aufgenommen mit dem Ziel, dem Bund das Vorhaben zur Aufnahme in das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal der sechsten Generation zu beantragen. Die Projektierung der Verlängerung der Glattalbahn im Korridor Stettbach–Dietlikon wird abgestimmt auf die Umsetzung des Innovationsparks Zürich ab 2029 gestartet. Eine Voraussetzung dafür ist, dass bis zur geplanten Inbetriebnahme genügend Abstellkapazitäten im Raum Zürich Nord – mittleres Glattal zur Verfügung stehen. Für die Verlängerung der Glattbahn bis Bassersdorf werden die Abklärungen fortgeführt.

c) Bus

Im Busnetz werden ein attraktives Angebot, eine hohe Zuverlässigkeit und ausreichende Kapazitäten angestrebt. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien im dichten Siedlungsgebiet wird vorangetrieben (Eigentrasseierung, dichter Takt, lange Betriebszeiten). Wo es die Nachfrage erlaubt oder erfordert, werden auf den übrigen Buslinien schrittweise Taktverdichtungen vorgenommen oder die Betriebszeiten angepasst. Bislang ungenutzte Potenziale werden durch neue Buslinien erschlossen. Die dafür notwendigen Infrastrukturen (Depots, Bushöfe, Wendeanlagen, Busspuren) müssen bereitgestellt werden. Im Gegenzug werden nachfrageschwache Linien kritisch überprüft.

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 in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit weiter optimiert und soll dort, wo ein entsprechendes Marktpotenzial besteht, gezielt angepasst und ausgebaut werden.

e) Nachtnetz

Das Nachtangebot am Wochenende soll bei Bedarf schrittweise dort ausgebaut werden, wo es seine Stärken hat und Marktchancen bestehen. Ein werktägliches Nachtangebot im Kanton Zürich soll anhand eines reduzierten Nachtbusangebots in den Städten Zürich und Winterthur sowie einer Verbindung dazwischen zur Umsetzungsreife gebracht und unter Berücksichtigung personeller, betrieblicher und finanzieller Rahmenbedingungen versuchsweise eingeführt werden.

f) Fernverkehr

Der ZVV setzt sich für einen weiteren Ausbau des Fernverkehrsangebots mit Fokus Freizeitverkehr sowie internationale Tages- und Nachtzüge ein.

Für die Gesamtattraktivität ist es wesentlich, dass das Angebot des Fernverkehrs und jenes der S-Bahn gut aufeinander abgestimmt sind.

Umwelt

Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs im ZVV-Gebiet soll bis 2040 weitgehend keine CO₂-Emissionen mehr verursachen. Zu diesem Zweck werden serienreife, umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge und Schiffe beschafft, die den betrieblichen Anforderungen entsprechen und ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Automatisiertes und autonomes Fahren

Der ZVV und die Verkehrsunternehmen prüfen die Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge. Sofern sie sich planerisch sinnvoll, zuverlässig und wirtschaftlich betreiben lassen, wird eine punktuelle Umsetzung angestrebt.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Der Fuss- und der Veloverkehr sind die wichtigsten Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr. Der ZVV räumt ihnen Anliegen deshalb im Rahmen seiner Möglichkeiten eine hohe Priorität ein. Die Entwicklungen ergänzender Mobilitätsangebote wie Shared Mobility oder Mobility as a Service werden aktiv beobachtet. Erfolgversprechende Ansätze, die eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen, werden weiterverfolgt. Im Vordergrund stehen Kooperationen.

Fahrgastinformation

Der ZVV richtet seine Fahrgastinformation konsequent auf die Erwartungen der Reisenden im Raum Zürich aus. Die Fahrgäste im ganzen Verbund erhalten verlässliche und verständliche Informationen, die sich an der jeweiligen Reisesituation orientieren. Die Inhalte werden

automatisch erstellt, individuell angepasst und in Echtzeit bereitgestellt. Die Fahrgastinformation ist für alle zugänglich und fördert die gesellschaftliche Teilhabe.

Tarif

Der ZVV arbeitet weiterhin aktiv an der Zukunft des Tarifsystems in der Schweiz mit, sowohl aufseiten der Branche als auch aufseiten der kantonalen Besteller. Dabei haben eine kundenfreundliche Tarifgestaltung für Reisen in dichten Verkehrsnetzen sowie die Wahrung seiner Preisautonomie höchste Priorität, auch um die Einhaltung einer angemessenen Nutzerfinanzierung sicherzustellen.

Es ist eine regelmässige Überprüfung der Tarife vorgesehen, abgestimmt auf die finanziellen Rahmenbedingungen und das volatile Umfeld.

Vertrieb und Einnahmensicherung

Der digitale Vertrieb wird im Sinne der Fahrgäste im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn weiterentwickelt. Dabei gewinnen die eigenen digitalen Vertriebskanäle mit der Öffnung des Vertriebs für branchenfremde Anbieter strategisch noch mehr an Bedeutung.

Für die heutigen Ticketautomaten wird ab 2030 eine kundenfreundliche Nachfolgelösung gesucht, die sich an den nationalen Vorgaben orientiert. Für Personen, die keine digitalen Vertriebskanäle nutzen können oder wollen, werden die Beratung und der Verkauf via Telefon zur ebenbürtigen Alternative ausgebaut. An einer Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen vor Ort wird festgehalten.

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 Netzmarke ZVV kommt über die ganze Reisekette des öffentlichen Verkehrs hinweg im Verbundgebiet durchgängig zur Geltung, 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 geplanten Angebotsausbaus zur Erreichung der kantonalen Modal-Split-Ziele in den nächsten Jahren trotz regelmässig eingeplanter Tarifmassnahmen zu. Ebenfalls kostentreibend wirken sich die weitere Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie, der Substanzerhalt und die Kapazitätserweiterung der Infrastruktur, die Flottenerneuerung sowie der Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung im öffentlichen Verkehr aus. Der Kostendeckungsgrad soll dabei aber weiter über 60% gehalten werden. Hierzu sollen die Verkehrsunternehmen einen Beitrag leisten, indem sie noch aktiver Synergien und Einsparungspotenziale durch Kooperationen nutzen. Zudem ist das bestehende Verkehrsangebot verstärkt auf seine Effizienz und seinen Nutzen kritisch zu prüfen und bei Bedarf unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit anzupassen.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit des Gesamtsystems des öffentlichen Verkehrs durch die öffentliche Hand haben hohe Priorität. Die Effizienz der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen wird weiter verbessert. Bei einem unbefriedigenden Preis-Leistungs-Verhältnis sollen 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 (ZVV-Strategie 2025–2029) vom 25. März 2024 (Vorlage 5918).

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

Ausgangslage

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gestaltet und koordiniert den öffentlichen Verkehr (öV) im Grossraum Zürich und sorgt dafür, dass immer mehr Menschen zuverlässig und effizient von A nach B kommen. Der Anteil des öV am Modal Split liegt im Kanton Zürich deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt. Dieser Erfolg ist kein Zufall, sondern das Ergebnis langfristiger, vorausschauender Entscheidungen und Investitionen in Infrastrukturen, Fahrplanangebote, Fahrzeuge, Depots oder auch die Elektrifizierung der Flotte. Damit der öV seine zentrale Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität erfüllen kann, braucht es auch in Zukunft klare Prioritäten, eine verlässliche Finanzierung sowie vorausschauende politische Entscheide.

In den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (kurz: ZVV-Strategie) werden die Weichen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öV im Kanton Zürich gestellt. Diese beschliesst der Kantonsrat gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) gemeinsam mit dem Rahmenkredit des ZVV. Der Rahmenkredit wird jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode festgelegt (§ 26 PVG) und stellt ein kurzfristiges Steuerungsinstrument dar. Mit der ZVV-Strategie steckt der Kantonsrat für die darauffolgenden vier Jahre den Rahmen für die Tätigkeit des ZVV ab. Sie bildet unter anderem jeweils die Grundlage für das folgende Fahrplanverfahren, aus dem wiederum das Angebot für den nachfolgenden Rahmenkredit resultiert. Sie enthält zudem die zeitliche Planung von Infrastrukturprojekten, die über den kantonalen Verkehrsfonds finanziert werden, sowie weitere strategisch wichtige Themen für den ZVV.

Herleitung und Aufbau der vorliegenden ZVV-Strategie erfolgen mit Blick auf den gesetzlichen Auftrag des ZVV, seine Vision und Mission sowie die raumplanerischen Vorgaben und das Gesamtverkehrskonzept (RRB Nr. 25/2018). Wie in den Vorjahren werden für die Strategieperiode fünf übergeordnete Unternehmensziele für den ZVV formuliert, die in mehreren Stossrichtungen zu einzelnen Themen- und Aufgabenbereichen konkretisiert werden.

Im begleitenden erläuternden Bericht (Strategie 2029–2032, Erläuternder Bericht, Juni 2026) werden die ausschlaggebenden Einflussfaktoren und Entwicklungen pro Themenbereich ausführlicher beleuchtet und erklärt. Dieser dient als Grundlage und Ergänzung des Berichts des Regierungsrates an den Kantonsrat.

Einleitung

Der Kanton Zürich setzt für die Bewältigung der wachsenden Mobilitätsansprüche auf seinem Gebiet seit Jahrzehnten auf einen starken öV. Das PVG gibt ein klares Ziel vor: Der Kanton Zürich soll mit einem leistungsfähigen öV erschlossen werden – effizient und nach wirtschaftlichen Grundsätzen. Der ZVV sorgt dafür, dass Angebot, Fahrplan und Tarif im ganzen Verbundgebiet aufeinander abgestimmt sind und die Fahrgäste den öV einfach nutzen können. Im zunehmend komplexen Mobilitätsumfeld gehen die Aufgaben des ZVV jedoch darüber hinaus. Er stellt sicher, dass ein starker, zeitgemässer und wirtschaftlicher öV – einschliesslich aller zugehörigen Dienstleistungen vom Ticketverkauf bis zur Fahrgastinformation – einen möglichst grossen Nutzen für die Gesellschaft als Ganzes schafft.

Das Umfeld des ZVV ist geprägt von politischen, rechtlichen, finanziellen und gesellschaftlichen Schwankungen: vom digitalen Wandel über steigende Preise bis hin zu immer vielseitigeren Ansprüchen an den öffentlichen Raum. Auf viele dieser Rahmenbedingungen kann der öV selbst kaum Einfluss nehmen. Sie haben aber potenziell grosse Auswirkungen auf seine künftige Entwicklung. In einem solchen Umfeld sind die Finanzierungs- und Planungssicherheit für den langfristig ausgerichteten öV entscheidende Erfolgsfaktoren.

Ein qualitativ hochstehendes öV-Netz mit einem dichten Fahrplanangebot bringt einen grossen gesellschaftlichen Nutzen und ist ein wichtiger Standortvorteil für die Region Zürich. Darüber hinaus ist der öV auch ein wichtiger Teil der Lösung der Herausforderungen im Klima- und Umweltschutz, weil er seine Leistungen bereits heute sehr energie- und flächeneffizient erbringt. Aus diesen und weiteren Überlegungen soll der Anteil des öV gemäss kantonalem Richtplan und Gesamtverkehrskonzept auch in Zukunft gesteigert werden. Die Vision für den ZVV bleibt deshalb unverändert: Der Anteil des öV am Modal Split im Kanton Zürich soll bis 2040 auf mindestens 40% gesteigert werden. Dieses ambitionierte Ziel deckt sich mit dem im kantonalen Richtplan verankerten Verlagerungsziel. Demnach soll der öV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.

Entwicklungen im Umfeld

Die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Nachfrage im öV sind die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sowie die Siedlungsentwicklung. Im Zeitraum bis 2035 ist eine Zunahme auf 1,76 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner zu erwarten. Die Zahl der Beschäftigten im Kanton Zürich wird im gleichen Zeitraum auf rund 1,2 Mio. anwach-

sen. In der Strategieperiode und darüber hinaus kann dementsprechend weiterhin von einer wachsenden Verkehrsnachfrage ausgegangen werden.

Die heute gute Wettbewerbsposition des öV steht jedoch trotz der moderaten Wachstumsaussichten zunehmend unter Druck: Die hohe Belastung des Strassennetzes, zunehmende Flächenkonkurrenz und Massnahmen wie Tempo 30 beeinflussen den Bus- und Tramverkehr. Das führt dazu, dass immer mehr finanzielle Mittel in das Halten der heutigen Qualität fliessen statt in den tatsächlichen Ausbau des Angebots. Neben den grossen Anstrengungen durch den ZVV und die Verkehrsunternehmen braucht es deshalb eine konsequente Priorisierung des öV im Strassenraum durch die zuständigen Stellen bei Gemeinden und Kanton.

Im Hinblick auf die Erreichung der Vision und die Bewältigung der steigenden Nachfrage soll das Verkehrsangebot im ZVV in den nächsten Jahren weiter bedarfsgerecht ausgebaut werden. Ein wichtiger Schlüssel ist dabei die S-Bahn, die das Rückgrat des öV-Netzes in Zürich darstellt. Allerdings ist der mit dem bisherigen STEP-Ausbau schritt 2035 geplante Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Projekt «Verkehr '45» teilweise infrage gestellt. Der ZVV und der Kanton Zürich setzen sich deshalb mit Nachdruck für eine möglichst verzögerungsfreie Umsetzung aller Infrastrukturen ein, die für den Angebotsausbau benötigt werden.

Der Ausbau des öV hat dabei wie bis anhin in **Abstimmung mit der kantonalen Raumplanung zu erfolgen**. Diesbezüglich ist auch zu berücksichtigen, dass zusätzliche Verkehrsangebote auch mehr Fahrzeuge sowie Service- und Abstellanlagen erfordern. Deshalb ist es ebenso zentral, dass mit planerischen Mitteln rechtzeitig genügend Flächen für diese Anlagen des öV verfügbar gemacht bzw. gesichert werden können.

Verkehrsangebot/Infrastruktur

Um die ambitionierten kantonalen Modal-Split-Ziele zu erreichen, muss der öV weiter konsequent gestärkt werden. Zu diesem Zweck müssen die geplanten Infrastrukturprojekte rasch umgesetzt bzw. die laufenden Planungen weiter vorangetrieben werden. Damit die begrenzten verfügbaren finanziellen Mittel so effizient wie möglich eingesetzt werden, sind aber auch bestehende Fahrplanangebote kritisch zu überprüfen und unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit möglichst zu optimieren. Dies fordert insbesondere auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) angesichts der angespannten Finanzlage auf Bundesebene. Dabei ist auch denkbar, Angebote mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis abzubauen.

Ein qualitativ hochstehendes und erfolgreiches öV-Angebot zeichnet sich im Wesentlichen durch wettbewerbsfähige Reisezeiten, einen leichten Zugang, einfache Nutzung, eine hohe und durchgängige Servicequalität sowie Zuverlässigkeit aus. Diese Faktoren müssen auch bei der künftigen Weiterentwicklung berücksichtigt werden.

Wie in vielen anderen Bereichen wird künstliche Intelligenz (KI) auch die Mobilitätswelt noch stärker beeinflussen. Es ist davon auszugehen, dass KI auch bei den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen des ZVV bei Themen wie beispielsweise Fahrplangestaltung, Einsatz- und Betriebsplanung zum Einsatz kommen wird. Das hat das Potenzial, die Effizienz zu steigern und Kosten einzusparen. Auch **automatisiertes Fahren** gewinnt im Mobilitätssektor an Bedeutung. Der ZVV und die Verkehrsunternehmen prüfen die Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge. Sofern sie sich planerisch sinnvoll, zuverlässig und wirtschaftlich betreiben lassen, wird eine punktuelle Umsetzung angestrebt.

Nachfolgend sind die zentralen Entwicklungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern und Angeboten aufgeführt.

Die **S-Bahn** ist das Rückgrat des öV-Systems im Grossraum Zürich. Das Schienennetz ist bereits heute stark ausgelastet. Sowohl die Infrastruktur als auch die Zugkapazitäten stossen insbesondere zu Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen. Gleichzeitig wächst die Nachfrage gemäss Prognosen weiter. Um künftig mehr und längere Züge einsetzen zu können, ist ein umfassender Ausbau der Bahninfrastruktur erforderlich. Zentrale Projekte hierfür wurden 2019 mit dem STEP-Ausbau schritt 2035 beschlossen, darunter MehrSpur Zürich–Winterthur, der Ausbau des Bahnhof Stadelhofen, der Zimmerberg-Basistunnel 2 und viele zusätzlich notwendige Projekte im Umland.

Aufgrund zusätzlicher Anforderungen und fehlender finanzieller Mittel hat jedoch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Ausbaupläne im Rahmen des Gutachtens «Verkehr '45» nochmals überprüfen und priorisieren lassen. Die Ergebnisse werden als Grundlage in eine «Botschaft 2027» fliessen, mit der ein neues, priorisiertes Infrastrukturpaket geschnürt werden soll. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2027 von den eidgenössischen Räten beschlossen. Obwohl zentrale Schlüsselprojekte im Raum Zürich grundsätzlich bestätigt sind, besteht Unsicherheit hinsichtlich der Finanzierung ergänzender, für den Angebotsausbau notwendiger Massnahmen. Ohne diese kleineren Ausbauten können die grossen Infrastrukturprojekte ihren vollen Nutzen nicht entfalten. Das beeinträchtigt die Planungs- und Finanzierungssicherheit erheblich.

Es ist deshalb wichtig, dass sich die betroffenen Stellen des Kantons und der Gemeinden weiter für die Sicherung der geplanten Ausbauten einsetzen. Ziel bleibt die Beseitigung zentraler Engpässe durch Ange-

botsverdichtungen sowie die Systematisierung von Angebot und Rollmaterial. Weitere Verzögerungen beim Ausbau würden die Zuverlässigkeit und Attraktivität der S-Bahn deutlich schwächen und damit die verkehrs- und raumplanerischen Ziele des Kantons gefährden.

Tram- und Stadtbahnen weisen eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit auf als Buslinien. Um die aus verkehrlicher und raumplanerischer Sicht erwünschte Verschiebung des Modal Splits zu erreichen, ist deshalb die Ergänzung des Verbundangebots mit weiteren Tram- und Stadtbahnen in den dafür geeigneten Gebieten ein wichtiger Hebel.

Aufgrund ihrer Grösse und Komplexität haben Tram- und Stadtbahnprojekte jedoch sehr lange Vorlauf- und Projektierungszeiten. Die Vorhaben sind zudem auf die Entwicklungsziele der Raumplanung sowie die Agglomerationsprogramme des Bundes abzustimmen. Entsprechend ist für die Umsetzung von solchen Generationenprojekten eine hohe Planungs- und Finanzierungssicherheit entscheidend.

Konkret bestehen im Verbundgebiet zurzeit fünf Projekte und Vorhaben in unterschiedlichen Stadien: Die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie und das Tram Affoltern in der Stadt Zürich sollen nach Vorliegen der Baubewilligungen und der Kreditbeschlüsse umgesetzt und ab 2032 in Betrieb genommen werden. Für die Tramtangente Nord in der Stadt Zürich sind die Projektierungsarbeiten ab 2027 aufzunehmen mit dem Ziel der Aufnahme in das Agglomerationsprogramm der sechsten Generation. Der Projektierung der Verlängerung der Glattalbahn im Korridor Stettbach–Dietlikon soll abgestimmt auf die Umsetzung des Innovationsparks Zürich ab 2029 gestartet werden. Für die Verlängerung der Glattbahn bis Bassersdorf werden die Abklärungen fortgeführt.

Neue Tram- und Stadtbahnen sollen aus Kosten-Nutzen-Überlegungen und zur Sicherung der Attraktivität des öV wenn immer möglich unabhängig vom Individualverkehr auf Eigentrassees geführt werden. Dabei sollen auch die Vorteile des von der Fahrbahn abgetrennten sogenannten unabhängigen Bahnkörpers genutzt werden.

Beim **Busnetz** liegt ein besonderes Augenmerk darauf, die heutige Qualität zu halten oder zu verbessern. Zentrale Ziele sind attraktive Reisezeiten, zuverlässige Anschlüsse, hohe Pünktlichkeit sowie ausreichende Kapazitäten. Das Busangebot soll im Rahmen der regulären zweijährigen Fahrplanverfahren weiter gezielt ausgebaut werden. Der Angebotsausbau erfordert zudem zusätzliche Infrastrukturen wie Busgaragen, Bushöfe und Wendeanlagen. Ihre Realisierung ist aufgrund der hohen Siedlungsdichte im Kanton zunehmend schwierig.

Es gilt jedoch auch hier der Grundsatz, dass Massnahmen zum Halten der Qualität zwingend als Erstes umzusetzen sind. Um die begrenzten finanziellen Mittel so effizient wie möglich einzusetzen, sollen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben ausserdem bestehende Angebote unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit kritisch überprüft werden.

Ein reibungsloser Betrieb setzt voraus, dass Busse nicht durch Staus behindert werden. Der ZVV setzt sich deshalb bei den zuständigen Stellen dafür ein, dass Problemstellen durch den Bau von Busspuren, Busbevorzugungen an Lichtsignalanlagen oder andere zweckmässige Massnahmen behoben werden. Zudem sind bei der Planung von Tempo-30-Massnahmen die Anliegen des öV zwingend frühzeitig zu berücksichtigen und konsequent Kompensationsmassnahmen umzusetzen.

Der ZVV bestellt auf dem Zürich- und dem Greifensee verschiedene **Schifffahrtsangebote**, für die der Verbundtarif gilt. Das Angebot auf dem Zürichsee soll vereinfacht und an das Kundenbedürfnis nach kürzeren Rundfahrten angepasst werden. Ausserdem sollen die zahlreichen, saisonal unterschiedlichen Fahrpläne auf dem Zürichsee künftig auf eine Sommer- und eine Wintersaison beschränkt werden. Der Schiffs-einsatz soll möglichst bedarfsorientiert erfolgen.

Der Ausbau des **Nachtnetzes** am Wochenende per Ende 2021 und die Abschaffung des Nachtzuschlags haben zu einer steigenden Nachfrage im Nachtnetz geführt. Gesellschaftliche Veränderungen verstärken diesen Trend: Viele Dienstleistungen sind rund um die Uhr verfügbar und viele Menschen arbeiten auch nachts. Am Wochenende ermöglicht das ZVV-Nachtnetz weiterhin eine sichere und umweltfreundliche Anreise zu nächtlichen Freizeitangeboten und leistet einen wichtigen Beitrag zu den politischen Verlagerungszielen. Ein reduziertes Nachtnetz an Werktagen könnte die nächtliche Betriebslücke im öV auf sinnvolle Weise schliessen. Um dieses zusätzliche Potenzial für den öV zu nutzen, soll ein reduziertes Nachtbusangebot in den Städten Zürich und Winterthur sowie eine Verbindung dazwischen zur Umsetzungsreife gebracht und unter Berücksichtigung personeller, betrieblicher und finanzieller Rahmenbedingungen eingeführt werden.

Das Angebot im **Fernverkehr** wird durch die Bahnunternehmen selbst geplant und finanziert. Für die Gesamtattraktivität des öV im Raum Zürich ist es aber wesentlich, dass das Angebot des Fernverkehrs und jenes der S-Bahn gut aufeinander abgestimmt sind. Darüber hinaus setzt sich der ZVV für einen weiteren Ausbau des Fernverkehrsangebots mit Fokus Freizeitverkehr sowie internationale Tages- und Nachtzüge ein.

Der ZVV möchte eine ganzheitliche, bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich ermöglichen. Die wichtigsten Ergänzungen des öV-Angebots sind dabei der Fuss- und der Veloverkehr.

Entsprechend sollen hier weitere Verbesserungen an den Schnittstellen angestrebt werden, insbesondere durch gute Anbindungen und Erreichbarkeiten an Haltestellen. Darüber hinaus können auch **Mobilitätsangebote** wie Shared Mobility oder Mobility as a Service (MaaS) das öV-System sinnvoll ergänzen. Im Zentrum der Beurteilung stehen dabei Umweltverträglichkeit, Nutzen für die Fahrgäste und Wirtschaftlichkeit. Shared Mobility fördert multimodales Reisen und ergänzt den öV auf der letzten Meile. Der ZVV integriert bewährte Velo-, E-Bike- und stationäre Carsharing-Angebote in seine Informationskanäle. MaaS-Lösungen beobachtet der ZVV aufgrund bisher geringer Nachfrage und prüft Kooperationen, sofern sie einen klaren Mehrwert für die Kundenschaft bieten.

Im Kanton Zürich wird das Ziel eines möglichst **hindernisfreien öV** seit Jahren mit Nachdruck verfolgt. Heute sind Fahrzeuge und Rollmaterial sowie der Grossteil der Bahnhöfe und Tramhaltestellen weitestgehend hindernisfrei gestaltet. Für die verbleibenden Ausnahmen sind die Planungen im Gange. Der ZVV setzt sich bei den zuständigen Stellen weiterhin dafür ein, dass die Infrastruktur weitestgehend hindernisfrei gestaltet werden kann. Die Ansprüche an einen für alle zugänglichen öV gehen aber über den stufenfreien Zugang zu Fahrzeugen und Infrastruktur hinaus. Sie betreffen beispielsweise auch den Vertrieb, die Fahrgastinformation oder die Kommunikation. Der ZVV bezieht bei weiteren Verbesserungen der Hindernisfreiheit alle relevanten Elemente mit ein. Ein maximaler Nutzen für die Fahrgäste und effiziente Lösungen werden erreicht, indem Optimierungen wo immer sinnvoll und möglich gesamtheitlich angegangen und schweizweit standardisierte Lösungen entwickelt werden.

Der öV ist mit seiner effizienten und **umweltfreundlichen** Leistungserbringung ein zentraler Teil der Lösung für eine klimafreundliche Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse im Kanton Zürich. Gemessen an den CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs im Kanton Zürich ist der Anteil des öV mit rund 3,2% gering. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass der öV einen deutlich grösseren Anteil am Modal Split aufweist. Die verbleibenden Emissionen im öV werden zu rund 90% von der Dieselbusflotte verursacht. Die Schiffe der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft machen noch knapp 5% aus. Da der öV-Betrieb im ZVV bis 2040 gar keine Treibhausgasemissionen mehr verursachen soll, werden Dieselbusse im ordentlichen Beschaffungsprozess laufend durch E-Busse ersetzt. Für die Schifffahrt sieht die Dekarbonisierungsstrategie vor, dass die kleineren Schiffe bis 2035 und die grossen ab 2035 dekarbonisiert werden. Die Elektrifizierung der Flotten führt jedoch zu einem Anstieg des Stromverbrauchs. Hier können Fotovoltaikanlagen auf Depotanlagen sowie der Einsatz von Batteriespeichern einen Beitrag leisten.

Marktbearbeitung

Der ZVV sorgt gemäss § 11 PVG für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Im Sinne dieses politischen Auftrags arbeitet der ZVV kontinuierlich auf einen noch einfacheren Zugang zum öV für möglichst alle Fahrgäste hin. So sollen alle wichtigen Informationen zur eigenen Reise jederzeit verfügbar sein und das richtige Ticket soll sich schnell und unkompliziert erwerben lassen. Dabei bietet die Digitalisierung vor allem im Bereich des Vertriebs grosse Chancen und Potenziale. Aber auch die Bedürfnisse von Menschen ohne Zugang zu digitalen Geräten dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.

Die Anforderungen an die **Fahrgastinformation** befinden sich im Wandel: Fahrgäste erwarten jederzeit verständliche, möglichst automatisierte und auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Informationen im gesamten Verbundgebiet. Neben Echtzeitdaten gewinnen Zusatzinformationen zu Alternativrouten, Störungen oder Barrierefreiheit sowie eine nutzerfreundliche Darstellung, klare Benutzerführung, Sprachwahl und digitale Inklusion an Bedeutung. Im digitalen Wettbewerb muss der ZVV eine moderne, reibungslose und kundenfreundliche Fahrgastinformation bereitstellen. Dazu gehört auch die konsistente Anwendung eines einheitlichen Erscheinungsbildes über alle Medien und Kanäle hinweg. Neue Technologien, insbesondere KI, ermöglichen eine präzisere und schnellere Information bei Abweichungen vom geplanten Betrieb. Gleichzeitig bleibt die physische Sichtbarkeit der Fahrgastinformation (z. B. Anzeigen an Haltestellen) zentral.

In Bezug auf den **Tarif** driften die Anforderungen stark auseinander. Einerseits sprechen das Preisimage des öV und politische Forderungen gegen Preiserhöhungen. Dem gegenüber stehen hohe Kosten für Unterhalt, Angebotsausbau und Dekarbonisierung sowie die finanziellen Vorgaben von Kanton und Bund. Deshalb bleiben regelmässige Tarifanpassungen notwendig, dies unter Berücksichtigung der Bedingungen im Marktumfeld und der politischen Zielsetzungen.

Der ZVV unterstützt weiterhin die nationale Zielsetzung, den Zugang und die Nutzung des öV für die Fahrgäste so einfach wie möglich zu gestalten. Gleichzeitig tragen Kantone und Gemeinden und somit auch der ZVV die Hauptverantwortung für die Finanzierung des Orts- und Regionalverkehrs. Der ZVV ist deshalb darauf angewiesen, auch in Zukunft einen möglichst grossen Gestaltungsspielraum in Bezug auf Preisniveau, Sortiment und Preisbildung zu haben. Diese Faktoren beeinflussen neben dem Verkehrsangebot auch die Nachfrage und sind dementsprechend relevant für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele. Ebenfalls wird dadurch auf die Entwicklung von Einnahmen und Kostendeckungsgrad eingewirkt. Konkret soll dem ZVV bzw. dem Kan-

ton Zürich auch mit einem allfälligen national einheitlichen Tarif dauerhaft ausreichender Spielraum für spezifische Preis- und Tarifgestaltung aufgrund der Anforderungen aus Markt und Politik erhalten bleiben.

Schon heute können die Fahrgäste über verschiedene Kanäle rasch und einfach ein Ticket für den öV kaufen. Diese Stossrichtung soll konsequent weiterverfolgt werden. Dabei stehen immer mehr die digitalen Kanäle im Fokus: Sie erfüllen heute nahezu alle Anforderungen der Kundinnen und Kunden im **Vertrieb**. In den Kanälen des ZVV werden neue Anwendungen ergänzt und Nutzungslücken, wo sinnvoll, gezielt geschlossen. Dabei stehen die spezifischen Bedürfnisse der Fahrgäste im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn im Vordergrund. Es werden ausserdem verstärkt Massnahmen ergriffen, um den Marktanteil des ZVV im digitalen Vertrieb zu halten und wenn möglich auszubauen – dies auch im Hinblick auf mögliche Provisionierungen im Ticketvertrieb. Dabei sind stets die Entwicklungen auf nationaler Ebene zu berücksichtigen.

Der Anteil der Fahrgäste, die keine digitalen Kanäle nutzen können oder wollen, dürfte zwar weiter sinken, jedoch nicht ganz verschwinden. Der ZVV und auch die nationale Branche haben sich der Herausforderung zu stellen, für diese Kundengruppe auch künftig wirtschaftlich tragfähige Vertriebslösungen bereitzustellen.

Die **Marktkommunikation** soll dazu beitragen, den öV mit gezielten und geeigneten Kampagnen und Massnahmen als Rückgrat einer zukunftsgerichteten Mobilität im Kanton Zürich zu profilieren und seine Nutzung weiter zu steigern. Die Inhalte der Marktkommunikation leiten sich demnach aus den wichtigsten Handlungsfeldern des ZVV ab und sollen zur Erreichung der übergeordneten Vision und der konkreten Ziele des ZVV beitragen. Der ZVV und die Verkehrsunternehmen positionieren den öV weiterhin als zuverlässiges, umweltfreundliches und flächeneffizientes Mobilitätssystem. Dabei soll der öV auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verstärkt als effizienter und verlässlicher Zubringer für die vielfältigen Freizeitbedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen positioniert werden.

Die Marke ZVV soll im gesamten Verbundgebiet vor, während und nach der Reise möglichst durchgängig zur Geltung kommen. Dadurch soll die Orientierung erleichtert und der Zugang zum öV-System noch intuitiver gestaltet werden. Die Chancen der Digitalisierung in der Marktbearbeitung werden noch stärker genutzt: Teilmarkt- und segmentspezifische Bedürfnisse in allen Bereichen sollen noch gezielter adressiert werden.

Schliesslich ist eine hohe **Kundenzufriedenheit** zentral, damit bestehende Fahrgäste in ihrer Entscheidung für den öV bestärkt und neue Fahrgäste gewonnen werden können. Das Niveau der Kundenzufrieden-

heit soll in der jährlichen Erhebung auch künftig bei mindestens 76 von 100 Punkten gehalten werden. Das Angebot des ZVV setzt sich aus den Kernleistungen (Netz, Takt und Reisezeit), den erweiterten Leistungen (Zuverlässigkeit, Störungsmanagement, Platzverfügbarkeit, Sicherheit, Sauberkeit usw.) und den Preisen für dieses Angebot zusammen. Die Kernleistungen werden mittelfristig nur geringfügige Änderungen erfahren und Preiserhöhungen könnten die Kundenzufriedenheit negativ beeinflussen. Deshalb bleibt eine hohe Qualität bei den erweiterten Leistungen von grosser Bedeutung. Im Fokus stehen die Bereiche Zuverlässigkeit, Störungsmanagement, Sauberkeit, Personalverhalten, Sicherheit und das Verhalten der Mitreisenden. Der ZVV misst und bewertet die verbundweite Qualität laufend und leitet, wo nötig, Massnahmen für Qualitätsverbesserungen ein.

Finanzierung und Steuerung

Gemäss Prognosen in der **aktuellen Finanzplanung des ZVV** erhöhen sich die Verkehrserträge im Strategiehorizont stetig. Dies erfolgt einerseits aufgrund des erwarteten Wirtschafts- und Mobilitätswachstums, anderseits aufgrund von wieder regelmässig eingeplanten Tarifierhöhungen.

Um die angestrebte Erhöhung des öV-Anteils am Modal Split zu erreichen, soll das Angebot insbesondere im Bus- und Trambereich wesentlich ausgebaut werden. So sollen im Strategiehorizont beispielsweise das Tram Affoltern und die Glattalbahnverlängerung Kloten in Betrieb genommen werden. Im Zürcher Unterland wird die Busfeinverteilung gemäss der regionalen Langfristplanung umgesetzt und in den Städten Zürich und Winterthur ist ein werktägliches Nachtangebot angedacht. Diese Ausbauten gehen mit einer deutlichen Zunahme des Leistungsentgelts an die Verkehrsunternehmen einher. Bei der S-Bahn sind grössere Ausbauschritte, wie ausgeführt, erst wieder nach der Realisierung von zentralen Infrastrukturen möglich. Für das Bahnsystem sind daher nur wenige finanzielle Mittel für Verstärkungen sowie den Ausbau von Betriebszeiten eingeplant. Aufgrund der steigenden Verkehrserträge sind die Abgeltungen im Bahnbereich leicht rückläufig.

Neben Angebotsausbauten steigt das Leistungsentgelt auch durch die Dekarbonisierung, den Substanzerhalt, den Ausbau von Werkstätten, Depots und Garagen sowie die Flottenerneuerung. Ab 2027 entfällt zudem die Treibstoffzollrückerstattung im öV (ausser bei der Schifffahrt), was die Kosten weiter erhöht. Ein weiterer wichtiger Faktor sind höhere Aufwände der Verkehrsunternehmen für die Personalgewinnung und -bindung.

Um den Kostenanstieg zu dämpfen und vorhandene Mittel möglichst effizient zu nutzen, soll das bestehende Verkehrsangebot stärker auf seine Effizienz und seinen Nutzen geprüft werden. Dies entspricht, wie erwähnt, auch der Forderung des BAV. Sofern mit den gesetzlichen Grundlagen vereinbar, sollen deshalb auch bestehende Angebote kritisch überprüft und unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit optimiert werden. Zudem sollen die Verkehrsunternehmen verstärkt realistische Synergien und Einsparpotenziale durch Kooperation nutzen, etwa bei gemeinsamen Beschaffungen oder im Betrieb.

Der Kostendeckungsgrad des ZVV kann auch zwischen 2029 und 2032 über 60% gehalten werden. Allerdings erhöht sich die Kostenunterdeckung in absoluten Beträgen, da sich das Kostenwachstum nicht in gleichem Mass durch höhere Erträge und Effizienzsteigerungen kompensieren lässt.

Finanzielle Entwicklung (in Mio. Franken)

Fahrplanjahre	Rahmenkredit			Strategieperiode		
	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	1117,4	1145,7	1211,5	1244,9	1279,9	1309,8
Abgeltungen an die SBB und übrige Verkehrsunternehmen	128,4	125,2	116,3	112,8	106,0	106,3
Belastung Mehrwertsteuer	14,6	17,9	19,8	20,3	20,7	21,1
Aufwand Verbundorganisation	13,4	13,4	13,3	13,2	13,3	13,3
Total Aufwand	1273,8	1302,2	1360,8	1391,3	1419,9	1450,6
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>1207,1</i>	<i>1240,8</i>	<i>1287,2</i>	<i>1325,2</i>	<i>1375,4</i>	<i>1416,4</i>
<i>./. Einnahmenanteile</i>	<i>-496,5</i>	<i>-507,4</i>	<i>-526,4</i>	<i>-541,9</i>	<i>-562,4</i>	<i>-579,2</i>
<i>./. Mehrwertsteuer</i>	<i>-52,8</i>	<i>-58,7</i>	<i>-61,0</i>	<i>-62,6</i>	<i>-65,3</i>	<i>-67,0</i>
Verkehrsertrag	657,8	674,8	699,8	720,7	747,7	770,2
Nebenerträge und Beiträge	110,0	111,7	117,7	118,4	119,1	119,9
Ertrag	767,7	786,5	817,5	839,1	866,8	890,1
Finanzierung Bund	22,5	22,4	22,0	21,6	20,5	19,7
Finanzierung Nachbarkantone	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,1
Finanzierung durch Dritte	24,8	24,7	24,3	23,8	22,7	21,8
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	792,6	811,2	841,8	862,9	889,5	912,0
Kostenunterdeckung	481,2	491,0	519,1	528,3	530,4	538,6
Kostendeckungsgrad	62,2%	62,3%	61,9%	62,0%	62,6%	62,9%

Die **Marktordnung** im ZVV beruht auf einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Verbundorganisation und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) mit klarer Aufgabenteilung. Daran soll auch künftig weiter festgehalten werden, da sie zu guten Resultaten hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Qualität beigetragen hat. Die MVU übernehmen in ihren Regionen sowohl den Fahrbetrieb als auch Aufgaben wie Angebotsplanung und regionales Marketing. Verbundweite Aufgaben werden jeweils bei einem Unternehmen gebündelt. Weitere Verkehrsunternehmen ohne Marktverantwortung konzentrieren sich auf den Fahrleistungsauftrag.

Im Busbereich wird die Fahrleistung mithilfe eines bewährten Benchmarksystems zur Wirtschaftlichkeit und zum Qualitätsniveau beurteilt. Dieses soll weiter zur finanziellen Steuerung beitragen, damit die Effizienz der Leistungserbringung laufend verbessert werden kann. Im Bahnbereich wird der Aufbau eines Benchmarksystems geprüft. Bei Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis wird das Instrument der Zielvereinbarung konsequent angewendet. Ausschreibungen von Transportleistungen oder Konzessionen sind nur dann vorgesehen, wenn die Bereitschaft zum Abschluss einer Zielvereinbarung fehlt, das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht im geforderten Mass verbessert werden kann oder sich die Zusammenarbeit mit einem Unternehmen über längere Zeit schwierig gestaltet. Allfällige Ausschreibungen sind aber stets unter sozial- und umweltverträglichen Bedingungen durchzuführen. Faire Anstellungsbedingungen für die Mitarbeitenden der Verkehrsunternehmen sind unter anderem durch die Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen sichergestellt.

Fazit

Die vorliegenden Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2029 – 2032 sind von den bestehenden gesetzlichen Aufträgen und politischen Zielsetzungen des Kantons abgeleitet und ergänzen und konkretisieren die übrigen kantonalen Planungen, insbesondere die Richtplanung, für den öV-Bereich. Die konkreten Stossrichtungen sind so ausgestaltet, dass sie die langfristige Vision und die übergeordneten Zielsetzungen fördern. Gleichzeitig lassen sie mittelfristig einen gewissen Spielraum offen, um in der dynamischen Entwicklung der Mobilität angemessen im Sinne der Kundschaft und auch im Interesse der Finanzierer des öV reagieren zu können.

Zusammen mit dem Rahmenkredit für die Fahrplanjahre 2027 und 2028 ergibt sich somit eine verlässliche und verbindliche Planungs- und auch Finanzierungsgrundlage, die gerade für das langfristige Geschäft des öV wesentlich ist. Die nächste Weiterentwicklung der Grundsätze ist gemäss der regulären Planung in zwei Jahren vorgesehen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der stv. Staatsschreiber:
Carmen Walker Späh	Peter Hösli