



ZVV
Richtig verkehrt.



Strategie 2005–2008

Grundsätze über die Entwicklung von Angebot
und Tarif im öffentlichen Personenverkehr
Erläuternder Bericht

Impressum

Herausgeber:

ZVV Zürcher Verkehrsverbund

Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich

Tel. 043 288 48 48, Fax 043 288 48 40

E-Mail: info@zvv.zh.ch, www.zvv.ch

Konzeption und Gestaltung:

move AG für Werbung und Kommunikation, Zürich

©ZVV, Zürich, August 2002

Inhaltsverzeichnis

Seite 4:	1. Strategie 2005–2008 in Kürze	<hr/>
Seite 7:	2. Einleitung	<hr/>
Seite 7:	2.1 Aufgabe, Funktion und Aufbau des Berichts zur Strategie 2005–2008	<hr/>
Seite 9:	2.2 Der öffentliche Verkehr – wichtigster Bestandteil der Gesamtverkehrskonzeption	<hr/>
Seite 11:	2.3 Controllingkonzept für den öffentlichen Verkehr	<hr/>
Seite 13:	3. Umfeld	<hr/>
Seite 13:	3.1 Marktentwicklung	<hr/>
Seite 15:	3.2 Wettbewerbsposition	<hr/>
Seite 17:	4. Wirkungsebene	<hr/>
Seite 17:	4.1 Nachfrageentwicklung	<hr/>
Seite 19:	4.2 Kundenzufriedenheit	<hr/>
Seite 21:	4.3 Behindertengerechtigkeit	<hr/>
Seite 23:	4.4 Nachhaltigkeit	<hr/>
Seite 25:	5. Leistungsebene	<hr/>
Seite 25:	5.1 Portfoliostrategie	<hr/>
Seite 27:	5.2 Ausbau der S-Bahn	<hr/>
Seite 31:	5.3 Entwicklung von Tram- und Stadtbahnen	<hr/>
Seite 33:	5.4 Busvision	<hr/>
Seite 35:	5.5 Vermarktung, Kommunikation	<hr/>
Seite 37:	6. Finanzierungsebene	<hr/>
Seite 37:	6.1 Verkehrseinnahmen	<hr/>
Seite 39:	6.2 Tarif	<hr/>
Seite 41:	6.3 Finanzierungsziele	<hr/>
Seite 43:	7. Versorgungsträger- und Prozessebene	<hr/>
Seite 45:	8. Fernverkehr	<hr/>

1. Strategie 2005–2008 in Kürze

Gemäss § 28 des Personenverkehrsgesetzes vom 6. März 1988 (PVG) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit auch Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der Strategiebericht ist ein die Grundsätze erläuterndes Papier und dient als Grundlage und Ergänzung der Weisung des Regierungsrates an den Kantonsrat. Der vorliegende Strategiebericht knüpft an den Strategiebericht 2002–2006 an und liefert zusätzliche Informationen für die Strategie der Fahrplanperioden 2005–2008.

Per Ende 2001 sind die Aufgabenbereiche nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr vom Amt für Verkehr an den ZVV übergegangen. Damit liegen sämtliche Aufgaben des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich beim ZVV. Aus diesem Grund wird der Strategiebericht durch Ziele und Stossrichtungen in den Bereichen nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr ergänzt.

Die nachfolgende Zusammenfassung der Ziele und Stossrichtungen entspricht Ziffer I des Antrages des Regierungsrates an den Kantonsrat.

Für die Fahrplanperioden 2005–2006 und 2007–2008 gilt:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

1. Ziele:

- a) Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird bis 2008 um 15% gesteigert (Basis 2001).
- b) Das Angebot wird dort ausgebaut, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll von 73 Punkten (revidierte Basis 2000) auf 77 Punkte im Jahr 2008 erhöht werden.
- d) Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird beschränkt auf die durch die neuen Angebote erforderlichen zusätzlichen Mittel und die durch den bundesstaatlichen neuen Finanzausgleich (NFA) entstehenden Mehrbelastungen.

2. Stossrichtungen

- a) Das Angebot wird wie folgt ausgebaut:
 - (1) Bei der S-Bahn sind Angebotsverbesserungen im Rahmen der 3. Teilergänzungen S-Bahn inklusive Winti-Thur-Bahn und des Baus einer Doppelspur im Raum Zürich-Saalsporthalle (SZU) vorgesehen. Die Kreditvorlage für die Staatsbeiträge an die dazu notwendigen Infrastrukturausbauten wird dem Kantonsrat im Frühjahr 2003 zum Beschluss unterbreitet.
 - (2) Auf das Fahrplanjahr 2006 ist die Inbetriebnahme der Etappe Oerlikon–Ambasador–Auzelg der Glattalbahn vorgesehen. Anträge für weitere Objektkredite erfolgen vier Jahre vor beabsichtigter Inbetriebnahme. Das Projekt «Tramerweiterung» im Raum Zürich West wird weiter vorangetrieben.
 - (3) Die Buslinien werden an die vorgesehenen Ausbauten der S-Bahn angepasst. Für die Weiterentwicklung des Busnetzes erarbeitet der ZVV eine Busvision.
 - (4) Das Nachtangebot wird der Nachfrage entsprechend weiter ausgebaut. Ein kostendeckender Betrieb wird angestrebt.

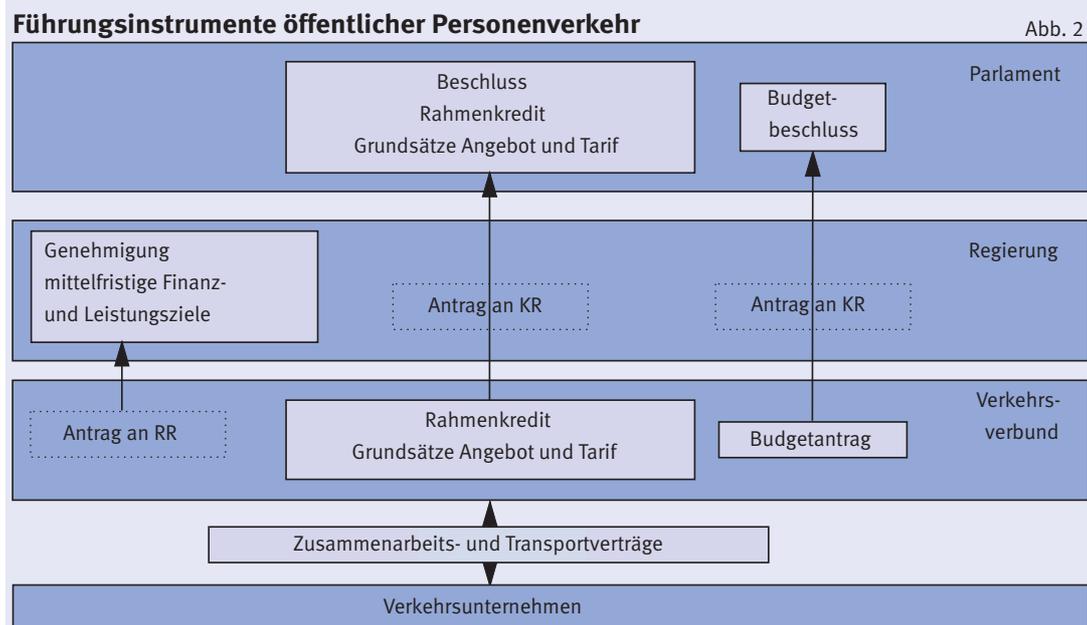
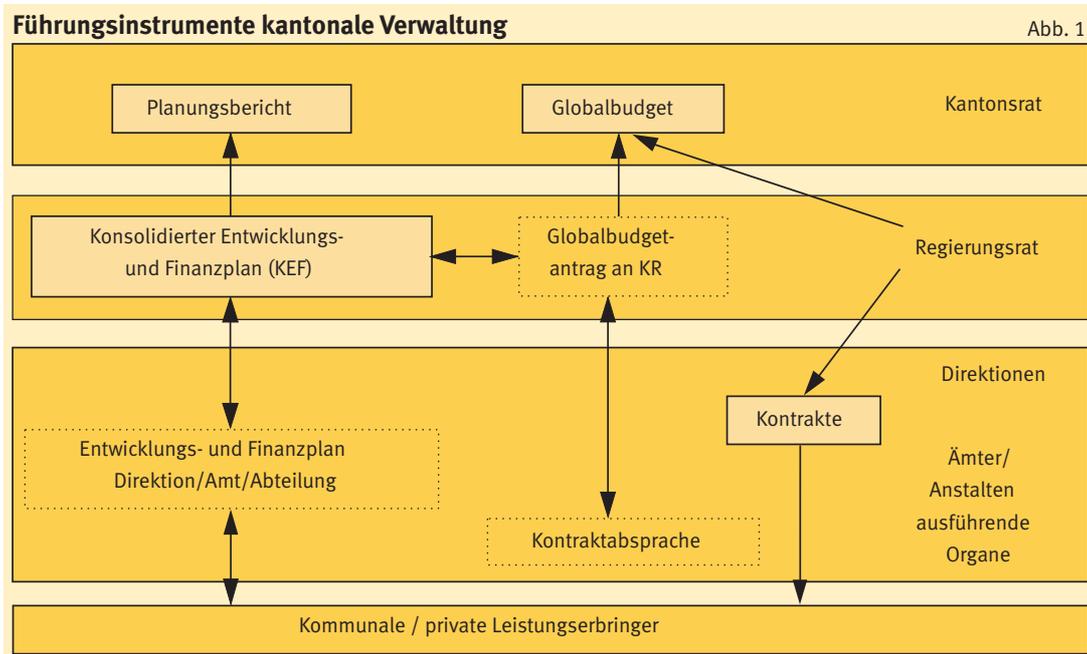
- b) Die Qualität der Dienstleistungen wird wie folgt verbessert:
- (1) Um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen, setzt sich der ZVV im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements für die wesensgerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs insbesondere an Lichtsignalanlagen sowie für weitere Busspuren ein.
 - (2) Durch verbundweite Verbesserung der Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter vereinfacht.
 - (3) In den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus werden verbundweit wirksame Massnahmen ergriffen.
- c) Der Zugang zum öffentlichen Verkehr im Betriebsgebiet der S-Bahn wird durch Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden und mit der Einführung des Electronic Ticketing erleichtert. Auf das Fahrplanjahr 2005 erfolgt eine Erhöhung der Ticketpreise, verbunden mit einer Sortimentsüberprüfung.
- d) Der Kundennutzen des Verbundsystems wird unter dem Markennamen «ZVV» profiliert. Das Leistungsangebot wird engagiert und konzertiert vermarktet.
- e) Zugang und Nutzung für Personen mit einer Behinderung werden schrittweise verbessert. Neubeschaffungen insbesondere in den Bereichen Rollmaterial, Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme werden behindertengerecht sein. Für die Umrüstung von bestehendem Rollmaterial wird bis 2004 ein Programm erarbeitet.
- f) Die Stärken des öffentlichen Verkehrs im Bereich einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität werden ausgebaut.
- g) Die Produktivität der Verkehrsunternehmen wird weiter erhöht.
- h) Für Fahrleistungen gilt eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

- a) Im nationalen Bahnnetz unterstützt der ZVV die Bestrebungen für einen nachfragegerechten Einsatz der Mittel für die 2. Etappe der Bahn 2000 zur weiteren Verkürzung der Fahrzeiten und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecken auf dem Kernnetz.
- b) Im internationalen Bahnverkehr setzt sich der ZVV für leistungsfähigere und schnellere Verbindungen zu den Ballungszentren der Nachbarländer ein. Dazu gehört die zielgerichtete und zweckmässige Verwendung der für Neu- und Ausbauten vorgesehenen FinöV-Gelder für den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Personenverkehrsgesetz

- § 11 Der Verkehrsverbund sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur.
- § 26 Der Verkehrsverbund erfüllt seine Aufgaben innerhalb des Rahmenkredites, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird. Eine Kostenunterdeckung des Verkehrsverbundes wird je zur Hälfte vom Staat und von den Gemeinden getragen.
- § 28 Mit dem Rahmenkredit beschliesst der Kantonsrat Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots.



2. Einleitung

2.1 Aufgabe, Funktion und Aufbau des Berichts zur Strategie 2005–2008

Dem Beschluss des Kantonsrates vom 22. März 1999 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr fügte der ZVV erstmals einen Strategiebericht für die Periode 2001–2005 bei. Dieses erläuternde Papier deckt den mittelfristigen Planungshorizont ab und hat sich bewährt. Die langfristige Planung schliesst daran an und ist zeitlich nicht begrenzt.

Als Grundraster gilt auch für den diesjährigen Bericht das für die ganze kantonale Verwaltung entwickelte Controllingkonzept. Für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wurden entsprechende politische Führungsinstrumente bereits im Personenverkehrsgesetz vom 6. März 1988 (PVG) bestimmt (Abb. 1 und 2):

- Gemäss § 26 PVG erfüllt der ZVV seine Aufgaben innerhalb des Rahmenkredits, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird. Der Rahmenkredit entspricht in seiner Funktion dem Globalbudget. Er unterscheidet sich vor allem bezüglich der Geltungsdauer (Fahrplanperiode). In finanzrechtlicher Hinsicht besteht ein Unterschied zum Globalbudget insofern, als bei Kreditunterschreitungen keine Rücklagen vorgesehen sind.
- Gemäss § 28 PVG beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit auch Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der vorliegende Strategiebericht geht über diesen Wortlaut hinaus und enthält – in Abstimmung auf das Controllingkonzept – auch Ziele und Stossrichtungen in Bezug auf Finanzierung, Versorgungsform und Leistungserstellung.

Weiterführung der Strategie

Der vorliegende Strategiebericht umfasst die Fahrplanperioden 2005–2006 und 2007–2008 und ersetzt den Bericht für die Periode 2002–2006. Er baut auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen auf. Änderungen erfolgen, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind. Diesem Grundsatz folgt der jeweils dreigeteilte Aufbau der folgenden Seiten:

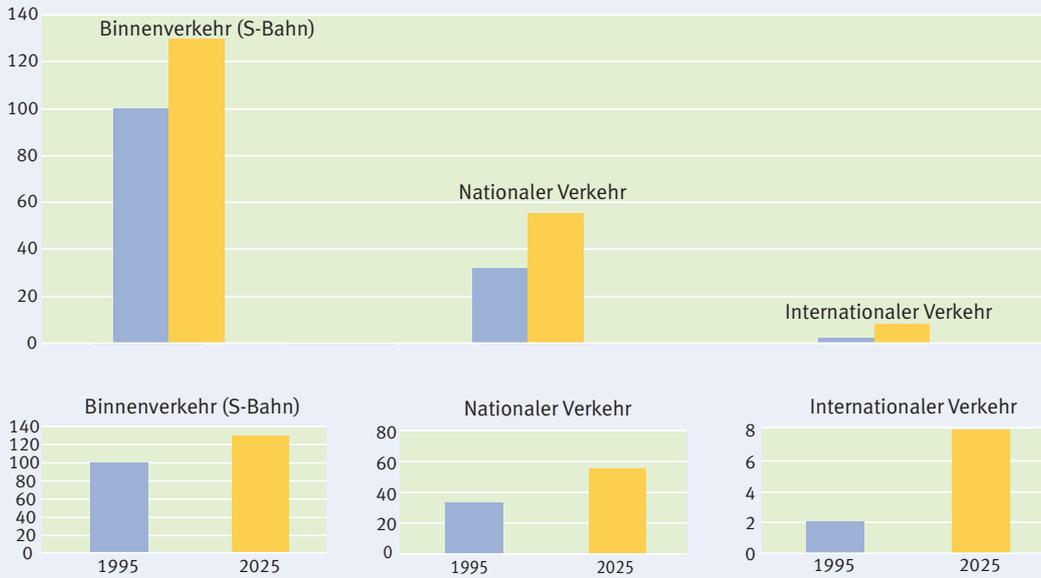
- Ein erster Teil fasst die noch relevanten Elemente der Strategie 2002–2006 zusammen.
- Der zweite Teil beschreibt die im Hinblick auf die Strategie 2005–2008 auf den ZVV zukommenden Veränderungen oder neuen Anforderungen.
- Der dritte Teil zieht Folgerungen aus der Synthese der beiden ersten Teile und formuliert die neuen strategischen Stossrichtungen für die Strategie 2005–2008.

Ab 2002 wird der Fahrplanwechsel nicht mehr im Frühjahr, sondern im Dezember erfolgen, wobei die Fahrplanperiode jeweils in geraden Jahren beginnt.

Wachstumsziele im Bahnverkehr

Abb. 3

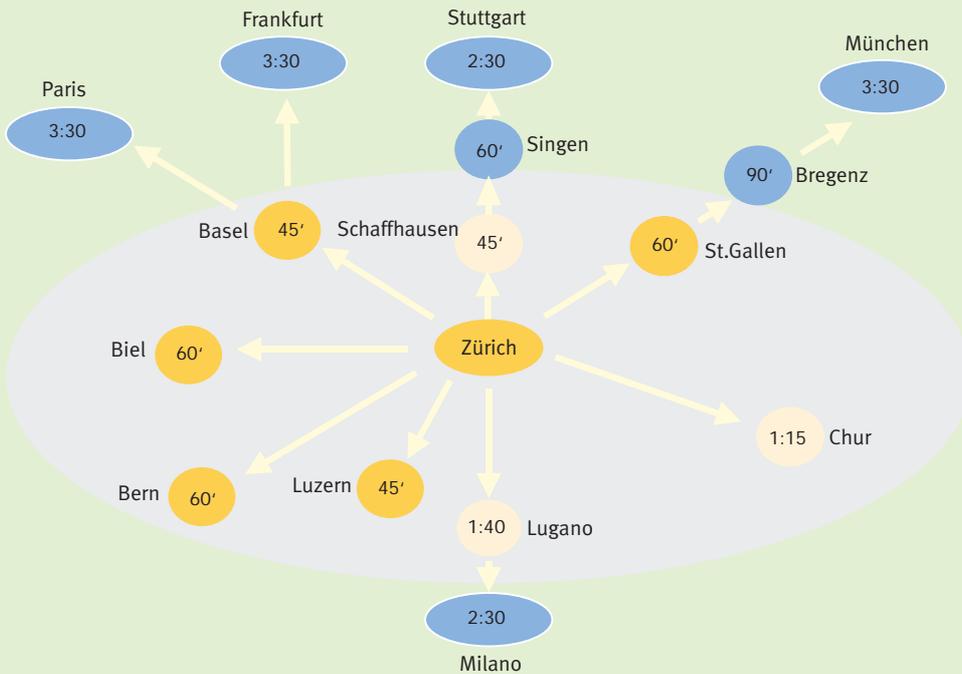
Wachstumsziele öffentlicher Verkehr 1995–2025 (Angaben in Mio. Personenfahrten pro Jahr)



Quelle: Amt für Verkehr des Kantons Zürich: Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich, Strategie für den Ausbau der Bahninfrastruktur, Januar 2000

Langfristig angestrebte Fahrzeiten im Bahn-Fernverkehr

Abb. 4



Quelle: KÖV-Region Zürich/Amt für Verkehr des Kantons Zürich: Bahn 2000, II. Etappe, Trendszenario 2020, Zielprognose 2020, Angebotsvorstellungen, Schlussbericht, März 2001

2.2 Der öffentliche Verkehr – wichtigster Bestandteil der Gesamtverkehrskonzeption

Der Kanton Zürich wird – gemäss den Anfang 2002 veröffentlichten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption – seine aktive Politik für den öffentlichen Verkehr in Zukunft fortsetzen. Nur die Bahn im Verbund mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Lage, die grossen, dichten Siedlungsgebiete zuverlässig zu verbinden und zentrale Lagen zu erschliessen. Dies nicht nur, weil sie umwelt-schonend und energieeffizient ist, sondern auch, weil sie bei hoher Leistungsfähigkeit nur relativ wenig Verkehrsfläche beansprucht. Unter diesen Voraussetzungen erfüllt der öffentliche Verkehr die Wirkungsziele der Gesamtverkehrskonzeption – Verkehrsqualität und -sicherheit, Umwelt- und Siedlungsqualität sowie Grundversorgung – in hohem Masse.

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption steht der öffentliche Verkehr unter dem Motto «Wettbewerbsorientierung»:

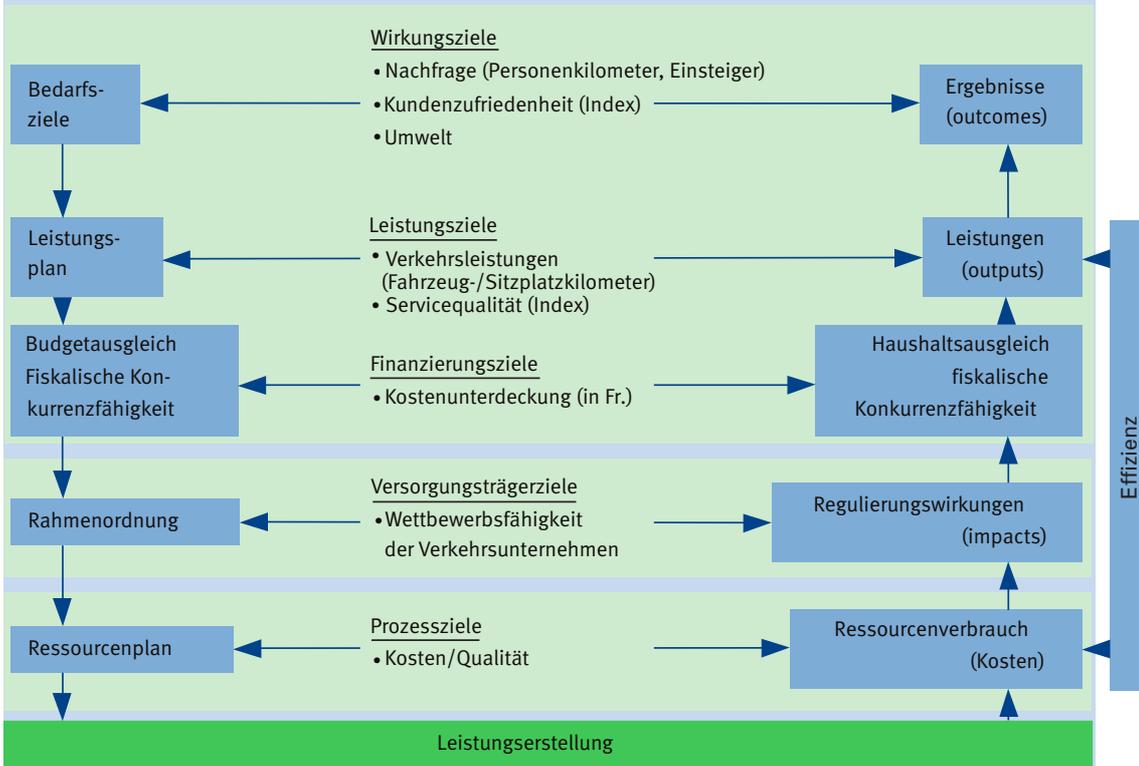
Der Kanton Zürich stärkt die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs. Er fördert die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dort, wo dieser grosse Chancen gegenüber dem Individualverkehr und dem Luftverkehr hat:

- in grossen Verkehrsströmen,
- bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten,
- im Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den europäischen Metropolen.
- In ländlichen Gebieten stellt er mindestens eine Grundversorgung sicher.

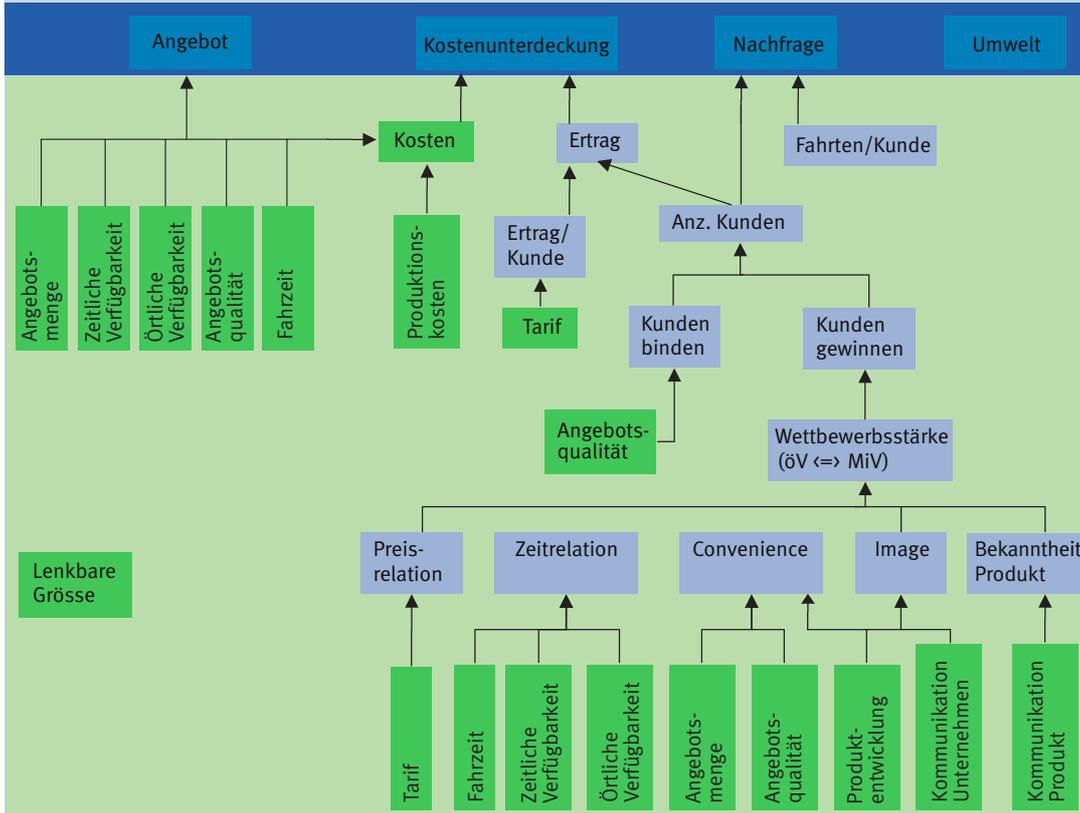
In den verschiedenen Distanzbereichen – international, national und regional – sind unterschiedliche Stossrichtungen angezeigt, um die ehrgeizigen Wachstumsziele zu erreichen:

- Anschluss von Zürich an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen, wobei auf den nachfragestarken Verbindungen nach Paris, Frankfurt und Mailand der Stundentakt, nach Stuttgart und München der 2-Stunden-Takt angestrebt wird.
- Vervollständigung des Knotenkonzepts «Bahn 2000». Diese Stossrichtung der 2. Etappe von Bahn 2000 bedeutet einen wesentlichen Fortschritt auf dem Weg zum «Vernetzten Städtesystem Schweiz».
- Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems nach dem Vorbild der S-Bahn-Vision: «schneller, dichter, direkter».
- Schwerpunkt-mässige Entwicklung von Mittel- und Feinverteiler-Systemen zur Erschliessung von Zentrumsgebieten. Damit wird die Raumordnungspolitik des kantonalen Richtplans massgeblich unterstützt.

Controllingkonzept öffentlicher Personenverkehr Abb. 5



Unternehmensziele ZVW und ihre Einflussgrößen Abb. 6



2.3 Controllingkonzept für den öffentlichen Verkehr

Das Controllingkonzept des ZVV basiert auf dem im Strategiebericht 2001–2005 vorgestellten 5-Ebenen-Konzept. Dieses unterscheidet zwischen Wirkungszielen (wozu werden die Aufgaben erfüllt), Leistungszielen (was für Leistungen sind nötig), Finanzierungszielen (wie viele Finanzmittel werden aufgewendet), Versorgungsträgerzielen (wer erbringt die Leistung) und Prozesszielen (wie werden die Aufgaben erfüllt) (Abb. 5). Aufgabe des ZVV-Controllings ist es, die aus dem PVG und der Unternehmensstrategie abzuleitenden Ziele zu konkretisieren und den Erreichungsgrad anhand von regelmässigen Soll-Ist-Vergleichen zu überprüfen. Damit dient es dem Management als Werkzeug zur fortlaufenden Steuerung.

Weiterentwicklung des Controllingkonzepts hinsichtlich der Bedürfnisse des ZVV (Abb. 6)

Abb. 6 stellt die vier Unternehmensziele des ZVV und die für die Zielerreichung zentralen Einflussgrössen dar. Zwischen den vier Unternehmenszielen und dem 5-Ebenen-Konzept bestehen direkte Verbindungen:

- Auf der Wirkungsebene wird beurteilt, welche Verkehrsbedürfnisse bestehen und inwieweit das Verkehrsangebot den Verkehrsbedürfnissen gerecht wird. Die entsprechenden Ziele werden unter «Nachfrage», «Kundenzufriedenheit» und «Umwelt» entwickelt.
- Auf der Leistungsebene wird, basierend auf den vorher definierten Wirkungszielen, die Entwicklung der im ZVV angebotenen Leistungen ausgewiesen. Das wird durch Ziele im «Angebot» erreicht.
- Die Finanzierungsebene beantwortet die Frage, wie das aus den Wirkungs- und Leistungszielen abzuleitende Angebot finanziert werden soll. Massgebende Zielgrösse ist die «Kostenunterdeckung».
- Die strategische Angebotsgestaltung wird vom ZVV übernommen, die Leistungserstellung wird mittels Transportverträgen an die Verkehrsunternehmen vergeben (Versorgungsträgerebene). Das Verkehrsangebot hat sich auf wirtschaftliche Grundsätze auszurichten (Prozessebene). Beide Ebenen hängen eng zusammen und umfassen finanzielle wie auch qualitative Aspekte. Die massgebenden Indikatoren finden sich sowohl bei der «Kostenunterdeckung» wie auch unter «Umwelt».

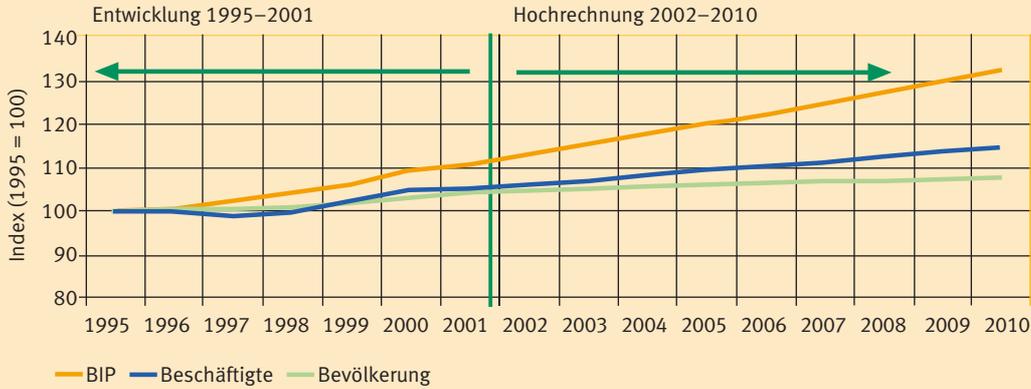
Von besonderem Interesse bei der Festlegung der Indikatoren sind die so genannten «lenkbaren Grössen», die vom ZVV direkt beeinflusst und damit als Steuerelemente eingesetzt werden können, im Gegensatz zu den nicht lenkbaren Grössen wie z. B. dem Ertrag oder den exogenen Faktoren wie z. B. dem Wirtschaftswachstum. Zustand und Entwicklung aller wichtigen Einflussgrössen werden durch 35 eigens definierte Indikatoren messbar.

Folgerungen

Zur rationellen Überwachung aller im Controllingkonzept definierten Einflussgrössen werden noch im Jahr 2002 erste Teile einer auf diese Bedürfnisse zugeschnittenen Datenbank in Betrieb genommen. Die für das Controlling notwendigen Daten werden dadurch schneller und in höherer Qualität bereitgestellt werden können als heute. Diese optimierte Form der Datenaufbereitung wird eine effizientere Entscheidungsfindung ermöglichen. Noch offen ist die Definition der Indikatoren für den Bereich «Umwelt». Ihre Entwicklung ist im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeit zu prüfen.

Index BIP (CH), Beschäftigung (ZH), Bevölkerung (ZH)

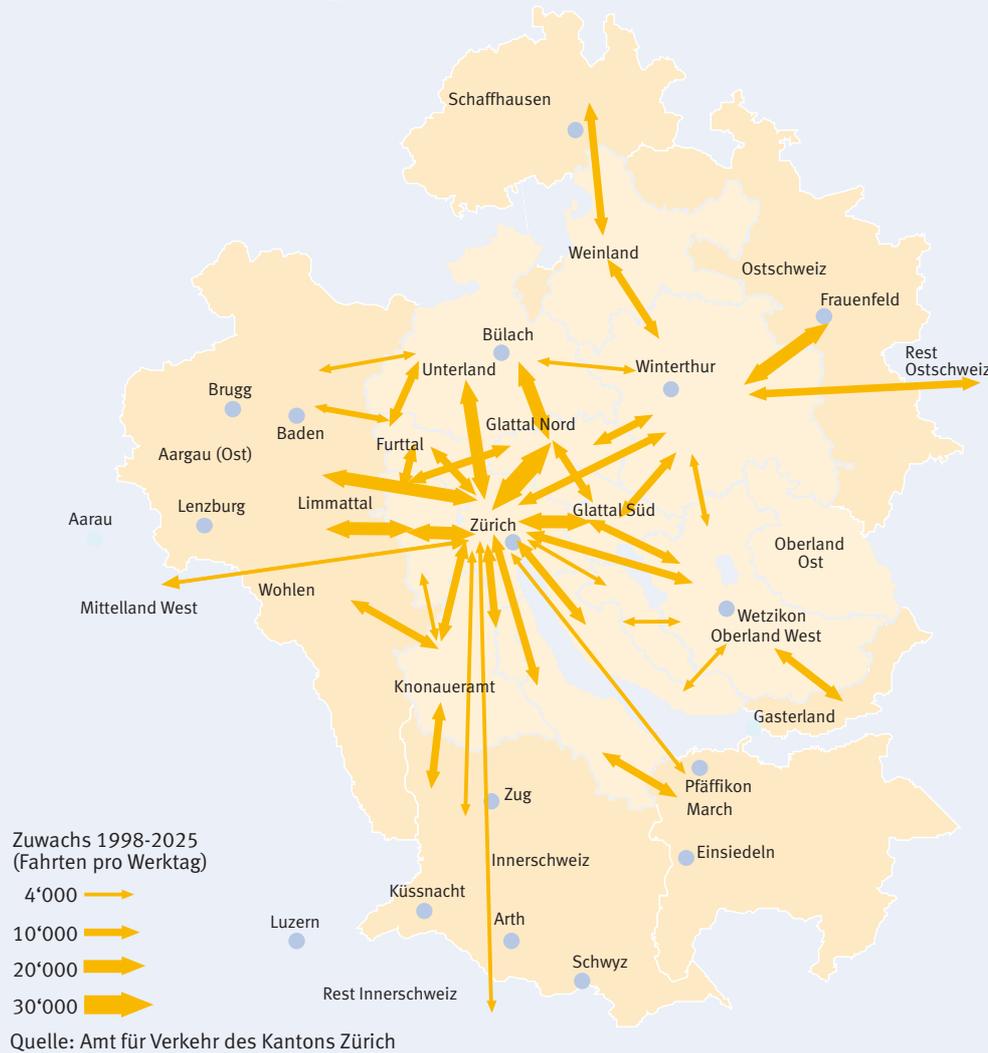
Abb. 7



Hochrechnung bis 2010: BIP-Zuwachs 2% pro Jahr. Verhältnis Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung zu BIP wie im Durchschnitt 1995–2001

Absoluter Zuwachs an interregionalen Fahrten 2025

Abb. 8



3. Umfeld

3.1 Marktentwicklung

Die Marktentwicklung der letzten Jahre bestätigt die dem Strategiebericht 2002–2006 zugrunde liegende Einschätzung des Marktpotenzials. Der positive Konjunkturverlauf führte zu einem starken Zuwachs an Arbeitsplätzen in zentrumsnahen Gebieten, und gleichzeitig stiegen die Bevölkerungszahlen an der Peripherie. Der starke Nachfragezuwachs im öffentlichen Verkehr zeigt, dass das ZVV-Angebot richtig positioniert war und von der günstigen Marktentwicklung profitieren konnte.

Rückblick auf die Entwicklung in den Jahren 2000 und 2001

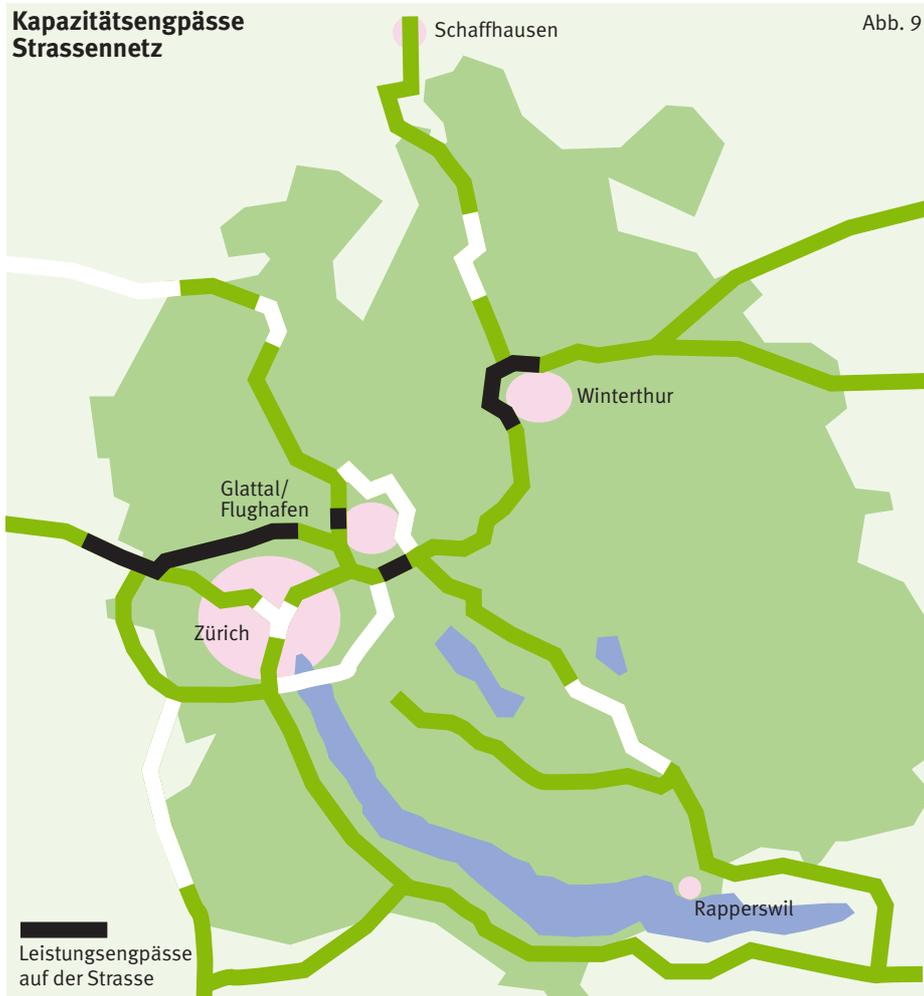
Als wichtigste Wirtschaftsregion der Schweiz wird der Kanton Zürich besonders stark durch die Konjunkturentwicklung beeinflusst. Wie aus Abb. 7 hervorgeht, haben in den letzten Jahren die Anzahl Beschäftigte und die Anzahl Einwohner analog zum positiven Wirtschaftswachstum kräftig zugenommen. Das Bevölkerungswachstum 2000/2001 fiel mit fast 30 000 Personen (+ ca. 3%) stärker aus als prognostiziert, wobei sämtliche Regionen Zunahmen verzeichneten. Die Zahl der Beschäftigten stieg um 20 000. Neue Arbeitsplätze sind hauptsächlich in den zentrumsnahen Regionen Limmattal, Glattal und um Zürich entstanden. Da das Bevölkerungswachstum in der Peripherie tendenziell stärker ausfällt, werden die Arbeitswege immer länger. Diese Entwicklung spiegelt sich in den ZVV-Umsätzen: Die Verkäufe von Fahrausweisen für sechs oder mehr Tarifzonen zeigen die mit Abstand stärksten Zuwachsraten.

Ausblick

- Unter der Voraussetzung einer positiven Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz dürften im Kanton Zürich sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzzahlen im bisherigen Verhältnis weiter ansteigen. Bei einem jährlichen BIP-Zuwachs von 2% rechnet man im Kanton Zürich mit 60 000 neuen Arbeitsplätzen und 40 000 neuen Einwohnern für die Zeitperiode 2002–2010. Bezogen auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich werden insbesondere beim Einwohnerzuwachs noch höhere Zahlen erwartet. (Abb. 7).
- Die Regionen Glattal, Limmattal und Stadt Zürich dürften sich in den nächsten Jahren besonders stark entwickeln.
- Durch die zu erwartende Wohnraumknappheit in Zentrumslagen wird sich der Bevölkerungszuwachs immer weiter weg von den Arbeitsplätzen in die ländlichen Gebiete des Kantons Zürich sowie in die Nachbarkantone verlagern. In Abb. 8 werden die daraus zu erwartenden Verkehrsströme dargestellt.
- Der Bevölkerungszuwachs wird sich nicht gleichmässig auf alle Altersklassen verteilen. Der Anteil an Junioren (15–24 Jahre) und Senioren (65–80 Jahre) wird überdurchschnittlich stark zunehmen, während die Gruppe der 25- bis 64-Jährigen eher stagnieren wird.

Folgerungen

Da die wachsenden Verkehrsströme aus der Peripherie ins Zentrum gebündelt auftreten, bieten sie gute Marktchancen für den öffentlichen Verkehr. Vor allem auf längeren Distanzen bietet der öffentliche Verkehr konkurrenzfähige Reisezeiten sowie die Möglichkeit, diese Zeit konstruktiv zu nutzen. Eine Voraussetzung ist jedoch, dass die Kapazitäten auf kritischen Strecken rechtzeitig angepasst werden.



3.2 Wettbewerbsposition

Im Strategiebericht 2002–2006 wurde festgestellt, dass die Nachfrageentwicklung und die Wettbewerbssituation den Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfordern. Im Vordergrund standen gezielte und rasch realisierbare Verbesserungen auf ausgewählten S-Bahn-Strecken, deren Zubringerlinien und punktuell bei den Feinverteilern. Mittels neuer Angebote sollten direkte Verbindungen aus den Wohnregionen in die Arbeitsplatzgebiete und Reisezeitverkürzungen für möglichst viele Kunden angestrebt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden, sollte auf generelle Tarifierhöhungen so lange verzichtet werden, als es die finanzielle Zielsetzung zuliesse.

Weitere Entwicklung

Die kontinuierliche Verkehrszunahme hat auf der Strasse zu Leistungsengpässen geführt. Die Stausituation auf den Einfallstrassen zur Stadt Zürich sowie auf der Nordumfahrung hat sich in den letzten Jahren weiter verschärft (Abb. 9). Abgesehen von der im Bau befindlichen Südumfahrung der Stadt Zürich wird die Realisierung zusätzlicher Strassenkapazitäten erst langfristig möglich sein.

In den Hauptverkehrszeiten ermöglicht die S-Bahn auf den Relationen Zürich–Limmattal, –Oberland, –rechtes Seeufer, –Glattal, –Sihltal, –Winterthur und umgekehrt kürzere Fahrzeiten als die Strasse. Als Folge dieses attraktiven Angebotes bestehen heute auf den verschiedenen Verbindungen der S-Bahn, auf den Zubringern und punktuell auch in den Städten Kapazitätsengpässe (Abb. 10). Damit geht eine relative Verschlechterung der Reisequalität einher, was sich auf die Kundenzufriedenheit auswirkt und die Nachfrageentwicklung gefährdet. Kapazitätsausbauten sind daher unumgänglich.

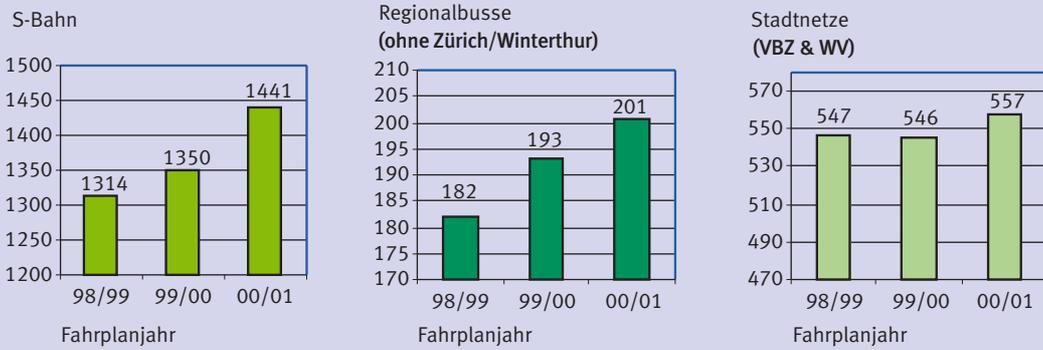
Anders als die Strasse ist der öffentliche Verkehr in der Lage, auf den kritischen Relationen zusätzliche Kapazitäten schon kurz- und mittelfristig bereitzustellen. Im Vordergrund stehen kurzfristig Angebotsverdichtungen. Unter der Voraussetzung, dass die notwendigen Kredite für Infrastrukturausbauten vom Kantonsrat gesprochen werden, kann ab 2005 mit der etappenweisen Inbetriebnahme der 3. Teilergänzungen und mit neuem Rollmaterial die Leistungsfähigkeit der S-Bahn deutlich erhöht werden. Insbesondere die verbesserte Anbindung der an den Kanton Zürich grenzenden Siedlungsgebiete in den Nachbarkantonen wird zu Verlagerungen der Verkehrsströme auf die Bahn und damit zu einer Entlastung der überfüllten Strassen führen. Zusammen mit den Angebotsanpassungen bei den Zubringerlinien und Feinverteilern kann der öffentliche Verkehr rasch einen wichtigen Teil des Verkehrswachstums übernehmen und so einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung leisten.

Folgerungen

Die eingangs dieses Kapitels zusammengefassten Folgerungen aus dem Strategiebericht 2002 bis 2006 betreffend Angebotsausbau gelten nach wie vor. Zur Finanzierung des Angebotsausbaus ist jedoch eine Tarifierhöhung – die erste seit 1996 – unumgänglich. Die gute Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Spitzenzeiten wird dadurch jedoch nicht beeinträchtigt, da die umfangreichen Ausbauten das Angebot noch attraktiver machen werden.

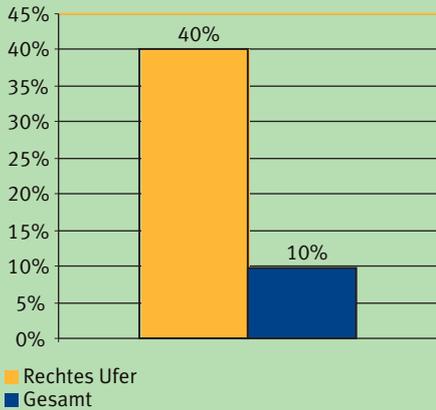
Nachfrageentwicklung in Mio. Personenkilometer (Pkm)

Abb. 11



S-Bahn

Veränderung der Nachfrage
98/99 bis 00/01



Regionalbuse

Veränderung der Nachfrage
98/99 bis 00/01

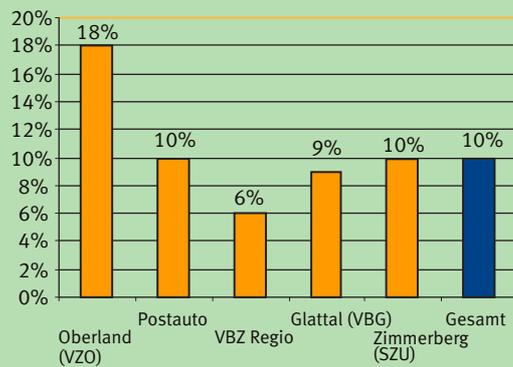
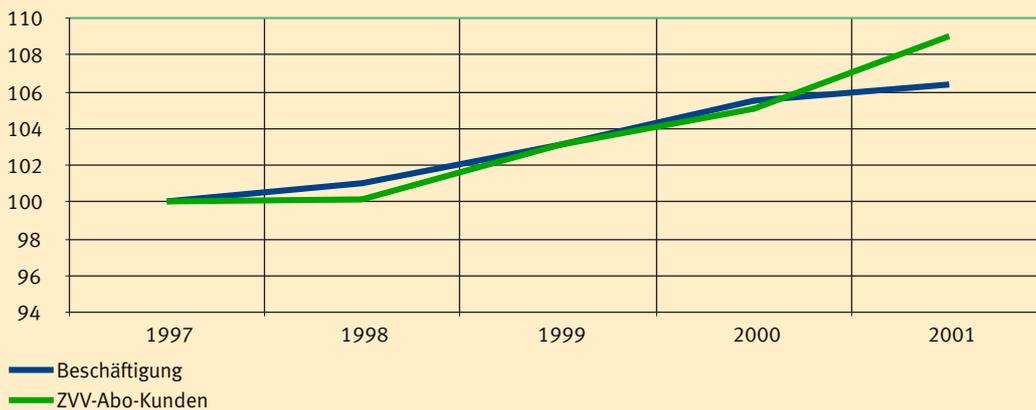


Abb. 12

Vergleich Beschäftigung Kt. Zürich / ZVV-Abo-Kunden

(indiziert 1997 = 100)

Abb. 13



4. Wirkungsebene

4.1 Nachfrageentwicklung

Die erste Hälfte der 90er-Jahre war in der Schweiz von einer schwachen Wirtschaftsdynamik mit rückläufigen Beschäftigungszahlen geprägt. Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen konnte die Nachfrage im öffentlichen Verkehr durch gezielte Angebotsausbauten nicht nur gehalten, sondern sogar leicht gesteigert werden. Diese Investitionen in ein attraktives Angebot haben sich vor allem in der Hochkonjunkturphase der letzten Jahre als fruchtbar erwiesen, was die rasanten Zunahmen der Fahrgastzahlen belegen.

Entwicklung 2000–2001

In den letzten Jahren stieg die Nachfrage im ganzen ZVV-Gebiet stark an. Nicht nur die S-Bahn, sondern auch die Regional- und Stadtnetze legten deutlich zu (Abb. 11). Die Stadtnetze zeigten damit zum ersten Mal seit Jahren wieder einen positiven Entwicklungstrend. Es gibt mehrere Gründe für diese erfreuliche Entwicklung. Das freundliche wirtschaftliche Umfeld hat in den letzten zwei Jahren 20 000 zusätzliche Beschäftigte und 30 000 neue Einwohner in den Kanton Zürich gebracht. Die Zahl der neuen Kunden im öffentlichen Verkehr stieg parallel zu dieser Entwicklung, Tendenz weiter steigend. Dies belegt, dass das ZVV-Angebot eine attraktive Mobilitätsalternative darstellt. Gemäss einer Schätzung wurde im Zeitraum 2000–2001 mindestens jede zweite neue Arbeitsstelle durch einen öV-Pendler besetzt.

Ein weiterer Grund für die positive Nachfrageentwicklung liegt in den gezielten Angebotsausbauten. Der zum Fahrplanwechsel 99/00 eingeführte Viertelstundentakt am rechten Zürichseeufer sorgte in den letzten zwei Jahren mit 40% mehr Fahrgästen für einen überdurchschnittlichen Zuwachs (Abb. 12). Analysen zeigen, dass hier insbesondere in den Nebenverkehrszeiten neue Kunden gewonnen werden konnten. Auch das optimierte und ausgebaut Busnetz im Marktgebiet der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) zeigte Erfolge: Zwei Jahre nach dem Ausbau benutzten 18% mehr Fahrgäste den öffentlichen Verkehr. Im Gesamten verzeichneten die Regionalbusse (ohne Stadt Zürich und Winterthur) im Durchschnitt 10% Kundenzuwachs (Abb. 12).

Ein dritter Erfolgsfaktor ist die in den Jahren 2000 und 2001 durchgeführte Imagekampagne. Sie hat nicht nur die Vorteile des öffentlichen Verkehrs besser bekannt gemacht, sondern auch mehr Nachfrage generiert. So stieg vor allem ab Herbst 2000 die Nachfrage deutlich stärker als die Zahl der Beschäftigten (Abb. 13).

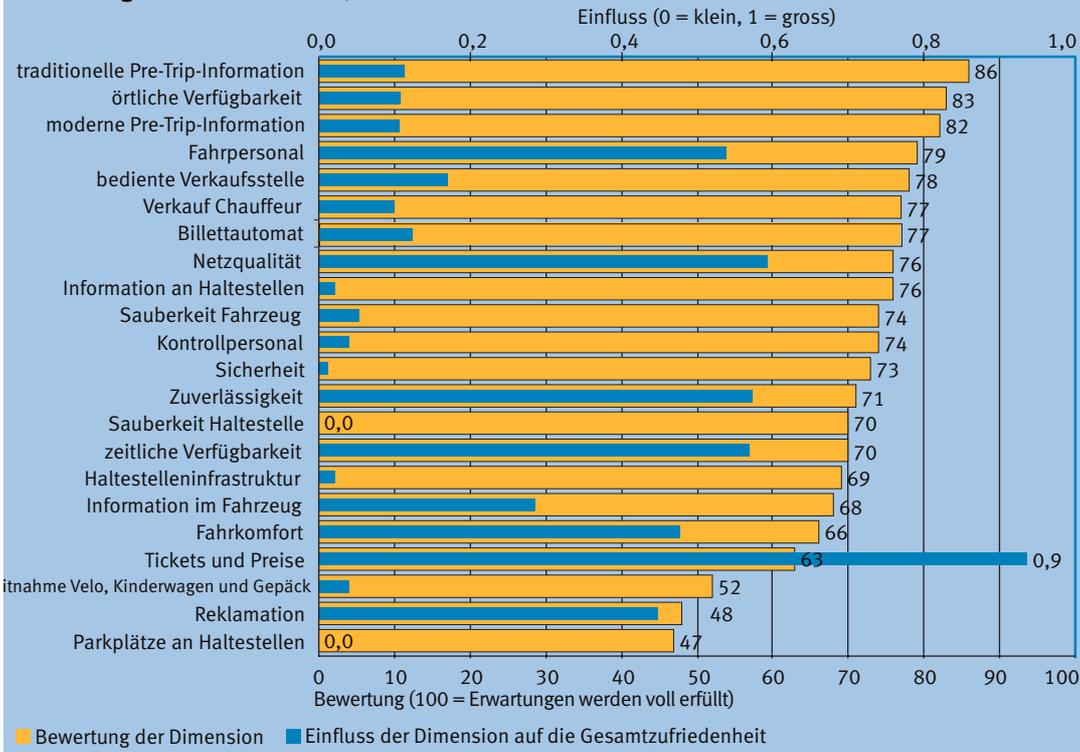
Die steigende Nachfrage hat auf zahlreichen Verbindungen zu Kapazitätsengpässen geführt. Diese Problematik wird sich durch den erwartungsgemäss weiter zunehmenden Mobilitätsbedarf verschärfen und die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs schwächen, sofern nicht entsprechende Massnahmen getroffen werden.

Folgerungen

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass ein direkter Zusammenhang zwischen der Attraktivität des Angebots und der Nachfrage besteht. Dies gilt sowohl für den Gesamtmarkt als auch für lokale Angebotsverbesserungen in ausgewählten Gebieten. Durch gezielte Angebotsausbauten und konsequente Vermarktung kann bis 2008 eine Nachfragerhöhung von 15% erreicht werden (Basis 2000/2001: Gesamtnachfrage ZVV ohne Schifffahrt und Seilbahnen = 2200 Mio. Personenkilometer).

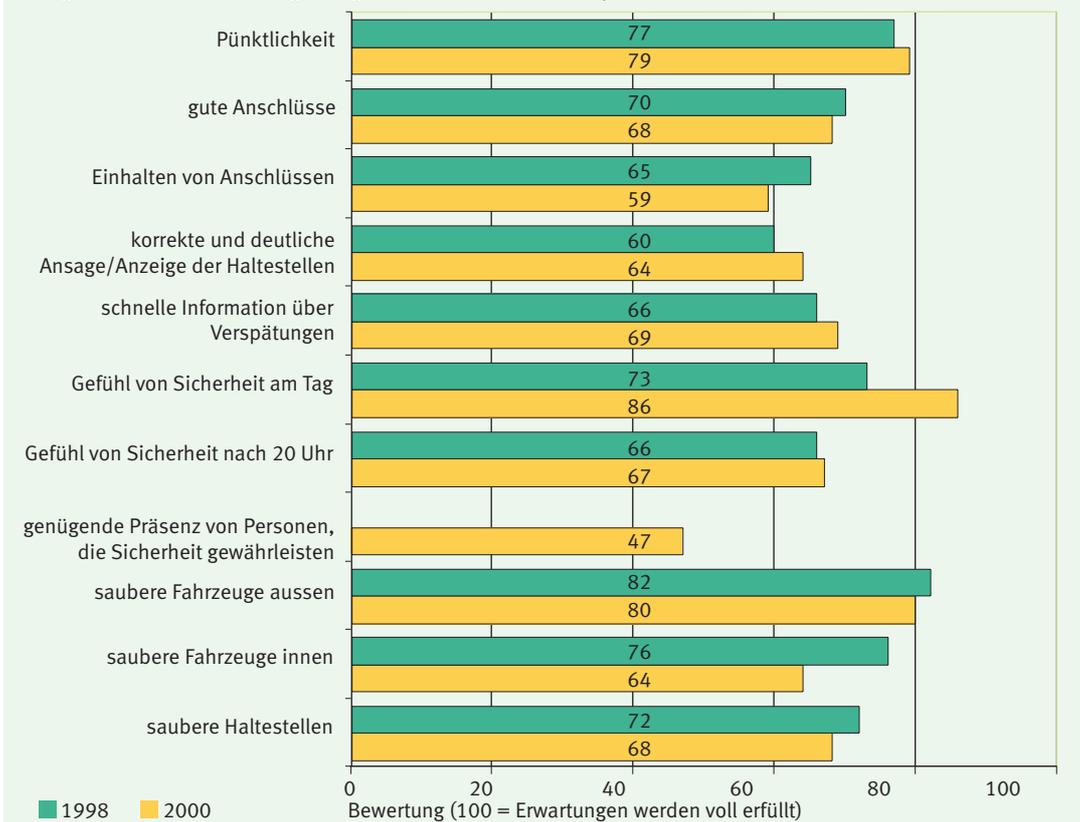
Bewertung und Einfluss der Qualitätsdimensionen

Abb. 14



Vergleich der Bewertung ausgewählter Qualitätsaspekte

Abb. 15



4.2 Kundenzufriedenheit

Die Servicequalität und damit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen ist ein wichtiges Ziel des ZVV. Deshalb untersucht der ZVV seit 1996 alle zwei Jahre mit einer verbundweiten Studie die Zufriedenheit der Kunden. Die Gesamtzufriedenheit erreichte im Jahr 2000 73 von 100 möglichen Punkten. Insgesamt werden die Erwartungen der Kunden somit gut erfüllt. Abb. 14 zeigt, wie zufrieden die Kunden mit einzelnen Qualitätsdimensionen sind und bei welchen sich eine Verbesserung besonders lohnt. Auf Grund einer Änderung der methodischen Erfassung kann die Gesamtzufriedenheit 2000 nicht mit derjenigen aus der Studie 1998 (77 Punkte) verglichen werden. Da mit 73 Punkten bereits ein gutes Niveau erreicht worden ist, dürfte eine Erhöhung der Gesamtzufriedenheit immer schwieriger zu erreichen sein. Zudem steigen die Erwartungen der Kunden. Leistungsverbesserungen schlagen sich deshalb nicht zwingend in einer höheren Kundenzufriedenheit nieder. Nachfolgend werden die wichtigsten Massnahmen zur Erhöhung der Servicequalität vorgestellt. Abb. 15 fasst die Ergebnisse der Studie 2000 in den genannten Bereichen zusammen.

Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)

Mit seinem Engagement im Rahmen des IVM unterstützt der ZVV die bessere Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen. Eine optimierte Verkehrssteuerung soll die durch Stausituationen erzeugten Wartezeiten im öffentlichen Verkehr vermindern. Die hierzu notwendige Bevorzugung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalen führt auch zu einer Verbesserung der Anschlüsse. Im Bereich «Verkehrsinformation» soll die Basis für eine optimale Abstimmung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr sowie für ein lückenloses Fahrgastinformationssystem geschaffen werden.

Fahrgastinformation

Eine umfassende, aktuelle Fahrgastinformation über das konkrete Verkehrsangebot vereinfacht Zugang und Nutzung des öffentlichen Verkehrs wesentlich. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Informationsbedürfnisse vor und während der Reise soll der Fahrgast entlang der gesamten Strecke jederzeit mit aktuellen Informationen versorgt werden.

Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus

Der Kunde soll sich im öffentlichen Verkehr auch in Zukunft sicher bewegen können. Ein auf die Bedürfnisse aller Unternehmen im ZVV zugeschnittener Massnahmenmix berücksichtigt sowohl personelle, technische wie auch kommunikative Elemente. Die zum Teil mit Pilotprojekten weiter zu verfolgenden Schwerpunkte umfassen eine Erhöhung der Präsenz von Sicherheitsleuten, Videoüberwachung, Kommunikation einer Notfallnummer sowie ein Sicherheitsmarketing.

Folgerungen

Obwohl das Umfeld durch die von verwandten Dienstleistungen und Produkten gesetzten Standards immer anspruchsvoller wird, verfolgt der ZVV weiterhin das Ziel, die Kundenzufriedenheit niveaubereinigt von 73 auf 77 Punkte zu erhöhen. Die Servicequalitätsmessungen haben sich bewährt und werden auch künftig die Effizienz der umgesetzten Massnahmen bewerten.

Voraussichtlicher Einsatz behindertengerechter Doppelstockzüge (DPZ)

Abb. 16



Voraussichtlicher Einsatz von Niederflerbussen mit Einstiegsrampen

Abb. 17



4.3 Behindertengerechtigkeit

Der Strategiebericht 2002–2006 sah vor, dass Personen mit einer Behinderung ebenfalls von der vernetzten Mobilität des ZVV profitieren können. Bei den Anpassungen sind wirtschaftliche und betriebliche Aspekte zu berücksichtigen, um die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht zu gefährden. Die Realisierung soll schrittweise erfolgen, wobei innovative und mittelfristig umsetzbare Teillösungen zu prüfen sind.

Neues Konzept für Menschen mit einer Behinderung

Im Frühling 2001 hat der ZVV zusammen mit Behindertenorganisationen, Verkehrsunternehmen und Fachleuten die Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes für Personen mit einer Behinderung eingeleitet. Ziel ist es, diesen Menschen im Rahmen ihrer Autonomie die selbstständige Mobilität zu ermöglichen. Wichtige Rahmenbedingung ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das zurzeit im Bundesparlament behandelt wird. Es tritt voraussichtlich 2004 in Kraft, mit Übergangsfristen von 10 und 20 Jahren. Das Behindertenkonzept basiert auf zwei Säulen: der Reisekette und den Serviceleistungen. Eine durchgehend behindertengerechte Reisekette setzt voraus, dass sämtliche Anlagen (Bahnhöfe, Haltestellen, Rollmaterial) den Bedürfnissen behinderter Menschen angepasst werden. Die Serviceleistungen im öffentlichen Verkehr betreffen Bereiche wie Fahrgastinformation, Verkauf und Vertrieb der Tickets.

Erste konkrete Massnahmen wurden bereits eingeleitet:

- S-Bahn: Zwischen 2004 und 2008 werden rund 35 neue, behindertengerechte Doppelstockkompositionen eingesetzt. Für die bestehenden 115 Doppelstockkompositionen werden innovative Lösungen gesucht (Abb. 16).
- Auf den von der THURBO AG bedienten Linien verkehren spätestens ab 2006 niederflurige Gelenktriebwagen. Umrüstungen sind bei der Forchbahn und der S10 geplant.
- Die Infrastruktur der Glattalbahn wird von Beginn weg behindertengerecht ausgebaut.
- Für das Tramnetz sind bis 2010 insgesamt 75 «Cobras» vorgesehen und der Einsatz von 23 niederflurigen Sänften wird geprüft.
- Die Busflotte wird bis 2006 bereits zu knapp 60%, bis 2008 zu 70% behindertengerecht sein (Abb. 17).

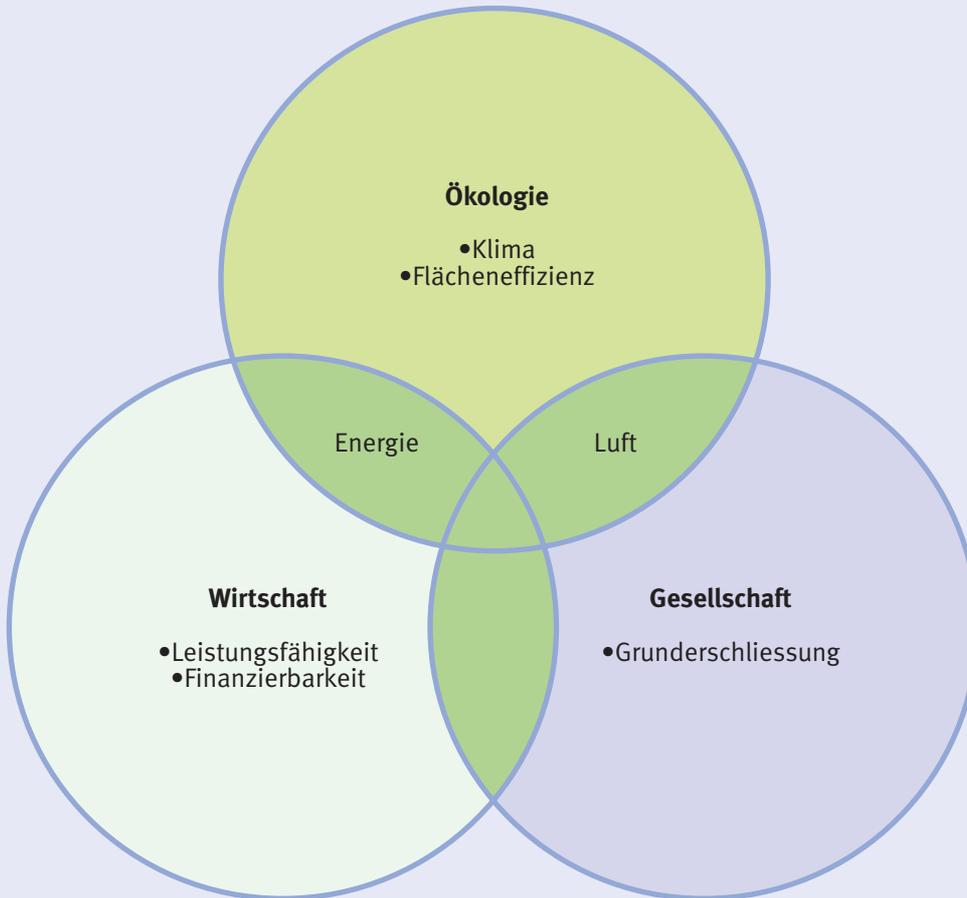
Parallel dazu sind Bahnhofsanlagen und Haltestellen schrittweise so auszubauen, dass bis 2014 mindestens eine Grundversorgung garantiert werden kann. Die Serviceleistungen werden laufend den Neuerungen angepasst. Im Frühjahr 2003 wird ein Pilotprojekt im Bereich «Fahrgastinformation» gestartet.

Folgerungen

Die vernetzte Mobilität für Personen mit einer Behinderung setzt umfangreiche Anpassungsarbeiten bei den festen und mobilen Anlagen und bei den übrigen Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs voraus. Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen sind diese Anpassungen schrittweise vorzunehmen, mit dem Ziel, bis 2014 mindestens eine Grundversorgung zu gewährleisten. Die wirkungsvolle Umsetzung bedingt, dass auch die Standortgemeinden Programme zur behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Wegnetzes und der Haltestellenerschliessung erstellen und umsetzen.

Stärken des öffentlichen Verkehrs aus Sicht der Nachhaltigkeit

Abb. 18



4.4 Nachhaltigkeit

Gemäss Strategiebericht 2002–2006 werden die Stärken des öffentlichen Verkehrs im Bereich der nachhaltigen Entwicklung der Mobilität ausgebaut. An dieser Stossrichtung wird festgehalten. Sie deckt sich mit der Leitidee der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich. Mit seinem vernetzten System und dem effizienten, preiswerten Angebot ermöglicht der ZVV entspannte und umweltschonende Mobilität für alle. Damit schafft er ein wesentliches Stück Lebensqualität und macht den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich attraktiver. Beim Ausbau und der Weiterentwicklung dieses Systems orientiert sich der ZVV an seinen Kernwerten «verantwortlich – vernetzt – verbindlich». So sorgt er dafür, dass die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs nachhaltig erfolgt. Als nachhaltig wird eine Entwicklung verstanden, mit der der gegenwärtige Bedarf gedeckt wird, ohne dass späteren Generationen die Möglichkeit zur Deckung ihres Bedarfs verbaut wird.

Nachhaltigkeit als Herausforderung

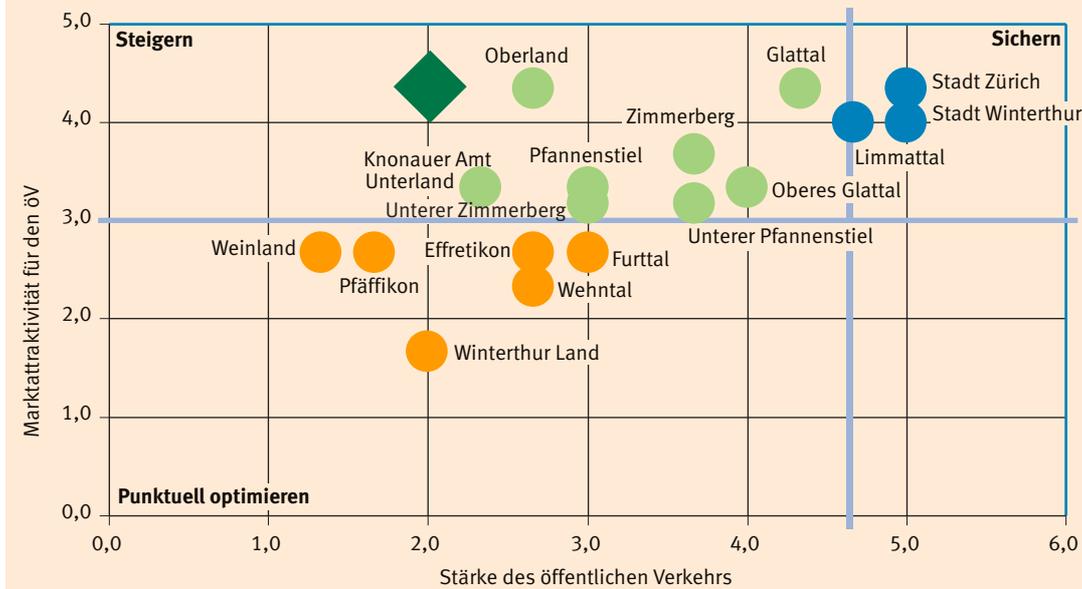
Die grosse Herausforderung nachhaltiger Entwicklungen liegt darin, ökonomisches Handeln mit sozialer und ökologischer Verantwortung in Einklang zu bringen. Dieses Spannungsfeld führt dazu, dass bei Handlungen in einem Bereich die Anliegen aus den anderen beiden Bereichen nicht ausser Acht gelassen werden dürfen (Abb. 18). Sozial verantwortliches Handeln bedeutet beispielsweise, dass der ZVV mit seinem Verkehrsangebot eine Grundversorgung des ganzen Kantonsgebietes gewährleistet und so der Bevölkerung eine Alternative zum Individualverkehr bietet. Dieses Grundangebot soll gleichzeitig möglichst wirtschaftlich erbracht werden und umweltschonende Aspekte berücksichtigen. Die entstehenden Zielkonflikte stellen hohe Anforderungen an die Lösungen. Sie können nur durch konsequentes Vernetzen der Fachkompetenzen verschiedener Partner bei gleichzeitiger Berücksichtigung vielfältiger Interessen erfüllt werden. Die vorliegenden Grundsätze nehmen sich dieser Thematik an, indem die Massnahmen auf den verschiedenen Ebenen aufeinander abgestimmt sind und sich insgesamt auf die Stärkung des öffentlichen Verkehrs ausrichten. Das Ziel der Nachfragesteigerung wird durch einen Angebotsausbau unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit verfolgt. Das ist für die Nachhaltigkeit von Bedeutung, weil der Ausbau finanziell verkraftbar sein muss. Gleichzeitig wird auf der Versorgungsträgerebene die soziale Verantwortung durch eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung übernommen. Im Bereich «Umwelt» sollen die Stärken des öffentlichen Verkehrs gehalten und ausgebaut werden. Aus diesem Grund sollen im Rahmen des Controllingkonzepts und der Einflussmöglichkeiten des ZVV geeignete Indikatoren entwickelt werden, aus welchen sich Umweltziele definieren und überprüfbare Massnahmen ableiten lassen.

Folgerungen

Der öffentliche Verkehr leistet schon heute einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität. Da die Mobilitätsbedürfnisse künftig weiter zunehmen und die Anforderungen an deren nachhaltige Befriedigung entsprechend steigen werden, sind die Stärken des öffentlichen Verkehrs auch im Bereich der Nachhaltigkeit auszubauen. Dazu sind die Möglichkeiten, die dem ZVV zur Einflussnahme zur Verfügung stehen, weiter zu systematisieren.

Portfolio der regionalen Märkte im öffentlichen Verkehr

Abb. 19



◆ Angrenzende Regionen der Nachbarkantone ○ Regionen

Stärken des öffentlichen Verkehrs

- Örtliche Verfügbarkeit:
Je höher der Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen, desto besser die örtliche Verfügbarkeit
- Zeitliche Verfügbarkeit:
Je mehr Abfahrten, desto attraktiver
- Relative Reisezeit:
Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr aus allen Gemeinden der Region nach Zürich im Vergleich zur Reisezeit mit dem Auto

Marktattraktivität für den öffentlichen Verkehr

- Marktgrösse:
Gesamtzahl der Einwohner und Einwohnerinnen in der Region
- Siedlungsdichte, Gemeindegrossen und Zentralität der Gemeinden
- Marktwachstum:
Prognostiziertes Wachstum im Bereich «Bevölkerung und Arbeitsplätze» in der Region

5. Leistungsebene

5.1 Portfoliostrategie

Portfolio der Regionen

Die Beurteilung der Regionen im Portfolio bleibt gegenüber dem Strategiebericht 2002–2006 im Wesentlichen unverändert. Die Aktualisierung bei den einzelnen Kriterien führt nur zu einer geringfügigen Veränderung innerhalb der Quadranten.

Portfoliostrategie, Ziel und Stossrichtung

Steigern

Ausgangslage: Diese Regionen weisen eine hohe Marktattraktivität auf, ihr Angebot entspricht jedoch noch nicht ganz diesem Markt. Die Nachfrage in diesen Regionen soll markant gesteigert werden.

Knonauer Amt, Unterland, Oberland, Pfannenstiel und Unterer Pfannenstiel, Glattal und Oberes Glattal, Zimmerberg und Unterer Zimmerberg liegen in diesem Quadranten.

Massnahmen: Neben den notwendigen Anpassungen sind diese Regionen für den Ausbau des öV vorgesehen. Dies beinhaltet z. B. zusätzliche schnelle S-Bahnen, Direktverbindungen sowie den Ausbau des Feinverteilers. Die Weiterführung schneller S-Bahnen bis in die benachbarten Mittelzentren der Nachbarkantone ist ein weiteres Element.

Sichern

Ausgangslage: Die Regionen in diesem Quadranten zeichnen sich durch höchste Marktattraktivität bei einem gleichzeitig bereits heute höchst attraktiven Angebot aus.

Die Nachfrage im Binnenverkehr soll tendenziell weiter gesteigert werden, die aus den Zugpendlern resultierende Nachfrage soll markant gesteigert werden.

In diesem Quadranten sind die beiden Städte Zürich und Winterthur sowie das Limmattal.

Massnahmen: Der hohe Standard im öV soll gehalten werden. Dies bedingt punktuelle Ausbauten. In der Stadt Zürich wird neben den notwendigen Anpassungen (Kapazitätsengpässe, Veränderungen und Optimierung von Linien) an der Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete (Zürich West, Zentrum Zürich Nord) sowie der Sicherung der Qualität (Zuverlässigkeit, Komfort) gearbeitet; dies umfasst besonders Elemente wie Tramnetzausbau, neue Fahrzeuge oder Verbesserung der Fahrgastinformation.

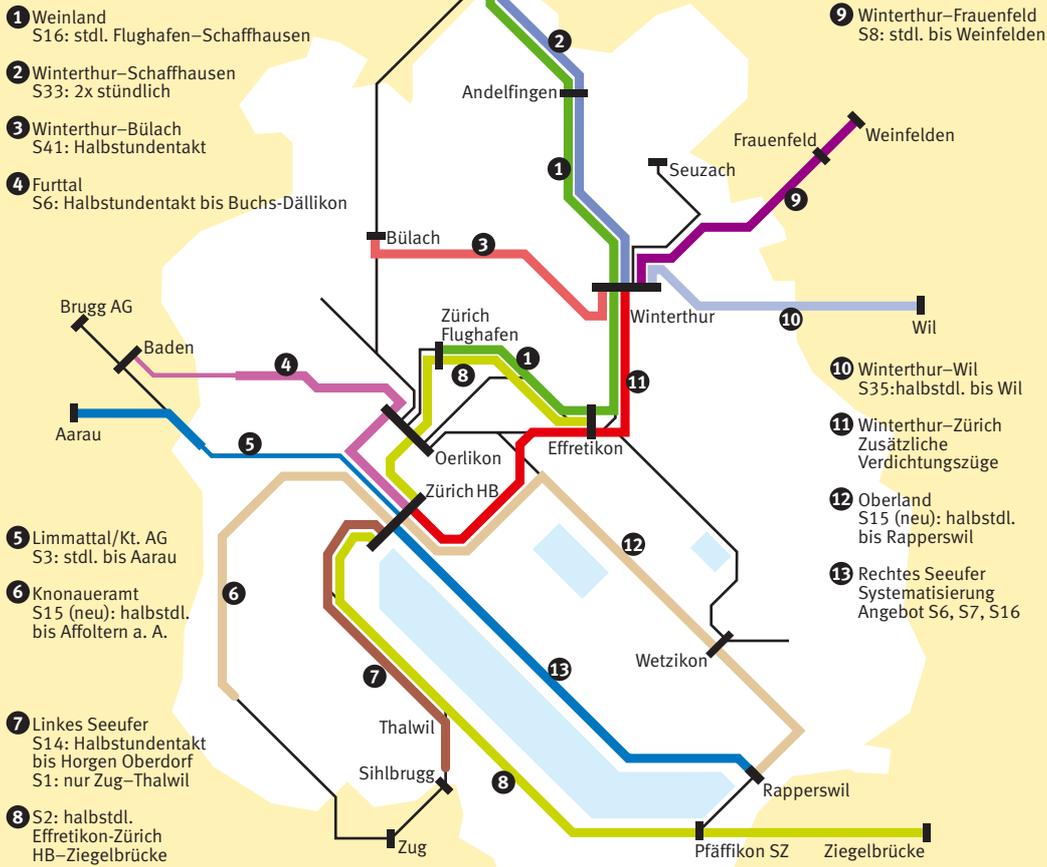
Punktuell optimieren

Ausgangslage: Das Angebot ist in diesen Regionen, z. B. bezüglich Takt oder Erschliessung der Fläche, im Vergleich zu anderen Regionen nur mittelmässig attraktiv. Diese Regionen bieten aber zu wenig Potenzial, um den öffentlichen Verkehr im grösseren Umfang auszubauen. Die Nachfrage soll punktuell gesteigert werden. In diesen Quadranten erscheinen die Regionen Weinland, Pfäffikon, Effretikon, Wehntal, Furttal und Winterthur Land.

Massnahmen: Es sind auch in diesen Regionen Verbesserungen im Angebot möglich. Dies meint hauptsächlich Anpassungen des Feinverteilers auf die S-Bahnen, Optimierungen bestehender Linien und Ausbau bei Kapazitätsengpässen. Bei entsprechender Nachfrage werden die S-Bahnen zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet, wie z. B. die S33.

Angebotsverbesserungen

Abb. 20



5.2 Ausbau der S-Bahn

Der Strategie 2002–2006 entsprechend wurde das Projekt «3. Teilergänzungen S-Bahn Zürich» ausgelöst. Die Leistungsfähigkeit der S-Bahn soll dort erhöht werden, wo das heutige Angebot an seine Kapazitätsgrenze stösst. Zudem sollen vermehrt Wohngebiete in Nachbarkantonen direkt mit den Arbeitsplatzgebieten im Kanton Zürich verbunden werden. Die Angebotserweiterungen setzen die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial voraus. Dieses soll ab dem Jahr 2004 sukzessive ausgeliefert werden.

Zum Fahrplanwechsel Ende 2004 ist die Inbetriebnahme folgender Angebote geplant (**Abb. 20**):

- Halbstundentakt der S33 zwischen Winterthur und Schaffhausen; die notwendigen Baukredite sind bereits genehmigt.
- Viertelstundentakt am unteren linken Seeufer zwischen Thalwil und Zürich HB.
- Halbstündliche Führung der S2 von Ziegelbrücke via Zürich HB, Zürich Flughafen bis Effretikon, vorerst in der Hauptverkehrszeit.
- Verlängerung der S3 von Dietikon bis Aarau einmal pro Stunde, wobei Ausbauten hauptsächlich im Kanton Aargau notwendig werden.

In den Jahren 2006–2008 sind weitere Ergänzungen vorgesehen (Abb. 20):

- Viertelstundentakt Rapperswil–Wetzikon–Zürich HB als Verdichtung zur S5.
- Zusätzliche S-Bahn-Linie im Knonaueramt zwischen Affoltern am Albis und Zürich HB.
- Direktverbindung Schaffhausen–Andelfingen–Winterthur–Flughafen durch Verlängerung der S16.
- Verlängern der S8 nach Weinfelden.
- Verdichtung der S35 Winterthur–Wil zum Halbstundentakt.
- Verdichtung der S41 zwischen Bülach und Winterthur zum Halbstundentakt.
- Im Furttal soll die S6 im Halbstundentakt bis Buchs-Dällikon geführt werden; die halbstündliche Bedienung von Otelfingen wird geprüft.

Bauliche Massnahmen

Abb. 21

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Oberland		Projektierung/Auflage			Ausführung			
Knonaueramt		Projektierung/Auflage			Ausführung			
Furttal		Projektierung/Auflage			Ausführung			
Linkes Ufer		Projekt./Aufl.	Ausf.					
Limmattal/Kt. AG	Projektierung/Auflage		Ausführung					
Haltestelle Hegi			Projektierung/Auflage			Ausführung		
Winterthur–Wil			Projektierung/Aufl.	Ausf.				
Winterthur–Weinfelden		Projekt./Aufl.	Ausführung					

Der bauliche Aufwand für die Erweiterungen der S-Bahn (Abb. 21) beläuft sich nach aktuellem Planungsstand auf 205 Mio. Franken (+/–30%). Die Beteiligung des Kantons Zürich wird auf 74 Mio. Franken veranschlagt.

Auf dem Streckennetz der SZU wird der Bau der Doppelspur Giesshübel–Saalsporthalle vorangetrieben. Die Baukosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 22 Mio. Franken. Der Ausbau der im Kanton Zürich liegenden Bahnanlagen erfordert somit einen Staatsbeitrag von rund 100 Mio. Franken. Die Kreditvorlage für die Staatsbeiträge an die dazu notwendigen Infrastrukturausbauten wird dem Kantonsrat im Frühjahr 2003 zum Beschluss unterbreitet. Die Finanzierung erfolgt durch den Verkehrsfonds gemäss § 4 PVG. Die Planung erfolgt im Rahmen des konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) des Kantons.

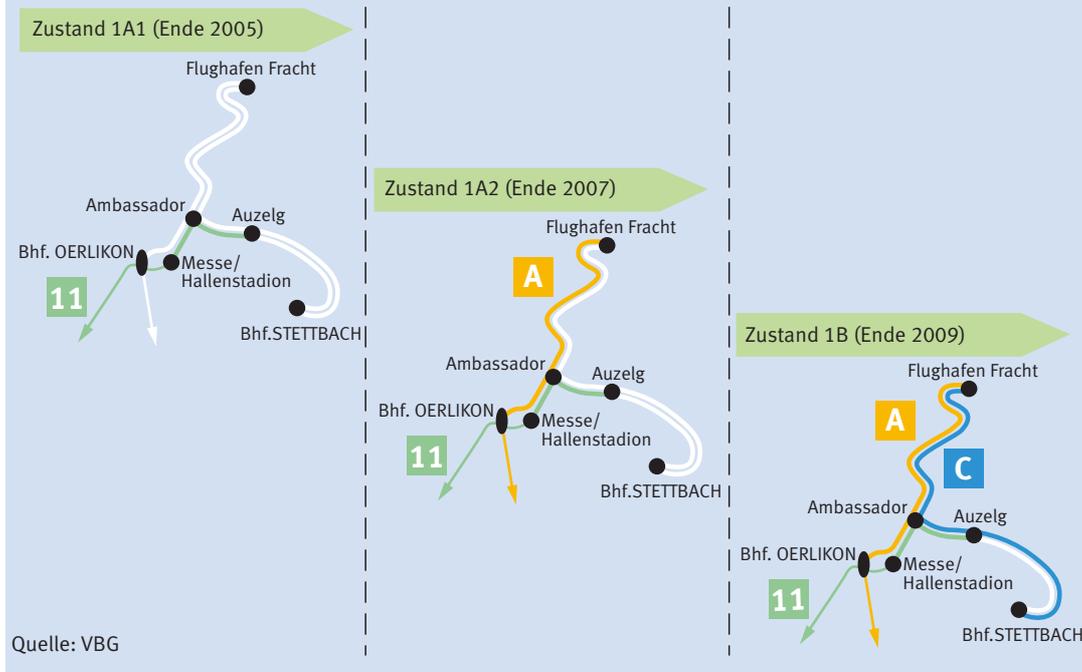
Mit der im Jahr 2012 vorgesehenen Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs in Zürich ergeben sich Chancen für weitere Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn. Im gleichen Zeitraum sollen der Tunnel Zimmerberg II sowie der Gotthard-Basistunnel eröffnet werden. Daraus resultiert eine Angebotsumgestaltung in Richtung Süden. Mit dem neuen Weinbergtunnel (Zürich HB–Oerlikon) und der Leistungssteigerung auf der Strecke Oerlikon–Winterthur werden die Kapazitäten Richtung Osten und Norden erhöht.

Folgerungen für die strategischen Stossrichtungen 2005–2008

Mit den Bauten zu den 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich wird die notwendige zusätzliche Streckenkapazität zur Verdichtung und Ergänzung des Angebotes weitgehend bereitgestellt. Um die aus diesen Netzergänzungen resultierenden Chancen maximal nutzen zu können, werden Überlegungen für den weiteren Ausbau der S-Bahn angestellt. Die generelle Stossrichtung orientiert sich an der im Jahr 2000 präsentierten S-Bahn-Vision. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs in Zürich im Jahr 2012 werden rechtzeitig die Planungsarbeiten aufgenommen, sodass die optimale Nutzung der Bahnanlagen netzweit gewährleistet werden kann.

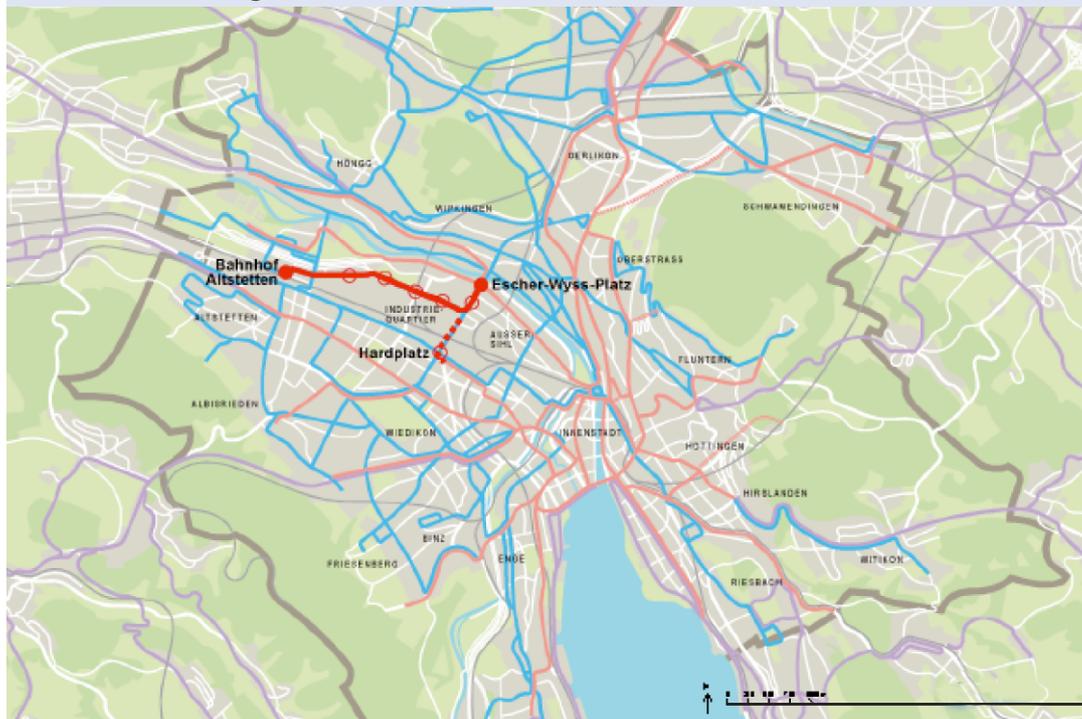
Bau- und Betriebsetappen der Glattalbahn

Abb. 22



Tramnetzerweiterung Zürich West

Abb. 23



5.3 Entwicklung von Tram- und Stadtbahnen

Der Bund erteilte der Glattalbahn im Frühling 2001 die Infrastrukturkonzession. Nach Abschluss der Planungs- und Projektierungsarbeiten erfolgte im Frühling 2002 die Planauflage bei den betroffenen Gemeinden. Gleichzeitig wurde der politische Genehmigungsprozess eingeleitet. Die aktuelle Planung sieht vor, eine erste Etappe bis zur Haltestelle Auzelg auf Ende 2005 abzuschliessen und in Betrieb zu nehmen.

Die Inbetriebnahme der weiteren Etappen bis zum Flughafen respektive zum Bahnhof Stettbach ist in Zweijahresschritten für die Jahre 2007 respektive 2009 geplant (Abb. 22).

Tramplanungen Stadt Zürich

In der Stadt Zürich befinden sich auf Grund zahlreicher Neubauten sowie Umnutzungen ehemaliger Industrieareale diverse Gebiete in starker Entwicklung:

- Zürich West mit diversen realisierten oder zur Realisierung anstehenden grösseren Bauten. Die Potenzialabschätzungen basieren auf 30 000 Arbeitsplätzen und 7'000 Einwohnern.

- Zentrum Zürich Nord mit künftig 17 000 Beschäftigten und 6 500 Einwohnern.

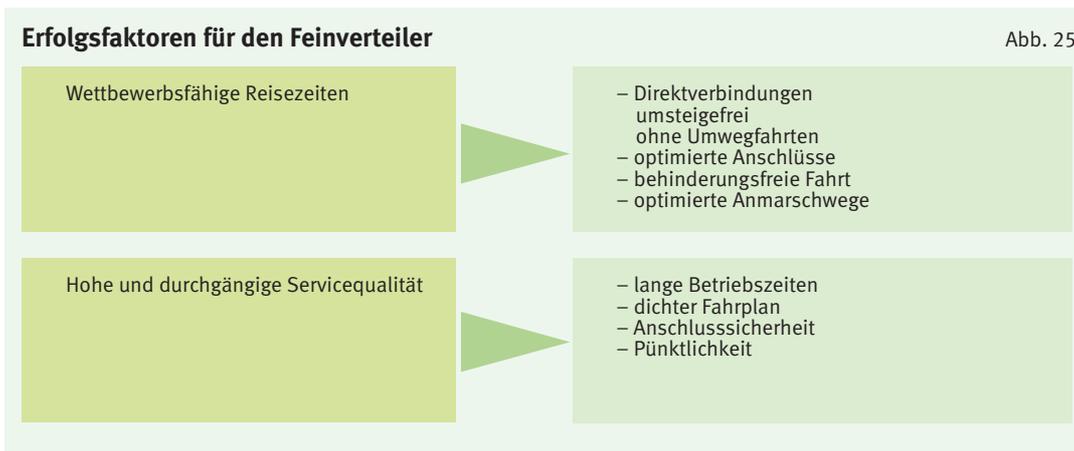
Bereits heute weisen Buslinien infolge der grossen Nachfrage zeitweise Kapazitätsengpässe auf, welche durch Bautätigkeit in Zukunft noch verschärft werden dürften. Zu nennen ist das Gebiet zwischen Hauptbahnhof und dem Bahnhof Altstetten. Für die in ihrem Westast teilweise überlastete Trolleybuslinie 31 wird eine weitere Nachfragesteigerung prognostiziert. Die zu erwartenden starken Verkehrsströme werden mittel- bis längerfristig einen leistungsfähigen Träger des öffentlichen Verkehrs und damit eine rechtzeitige Planung erfordern.

Eine neue Tramlinie soll ausgehend vom Escher-Wyss-Platz über die Pfingstweidstrasse das Entwicklungsgebiet Zürich West mit den Bahnhöfen Altstetten und Hardbrücke verbinden und eine Direktverbindung in die Innenstadt bieten. Die neue Linie wird zusammen mit der bestehenden Tramlinie 4 das Neubaugebiet optimal erschliessen, sodass ein hoher Verkehrsanteil für den öffentlichen Verkehr zu erwarten ist (Abb. 23). Langfristig soll die in Zürich Nord geplante neue Tramlinie nicht nur das Entwicklungsgebiet erschliessen, sondern auch für das Stadtquartier Zürich Affoltern eine optimierte Erschliessung an den Verkehrsknoten Zürich Oerlikon gewährleisten.

Die zu reanimierende Tramlinie 1 wird von der Sihlpost via Lagerstrasse, Hohlstrasse zum Bahnhof Altstetten geführt. Sie soll die Trolleybuslinie 31 in ihrem Westast ersetzen und erschliesst die Entwicklungsgebiete südlich des SBB-Gleisareals optimal. Auch dieses Projekt wird im Sinne einer Langfristplanung weiterverfolgt.

Folgerungen

In den dicht bebauten und vom Individualverkehr stark belasteten Entwicklungsgebieten in der Stadt Zürich und im Glattal soll der öffentliche Verkehr seine Rolle als effizienter und nachhaltiger Verkehrsträger konsequent wahrnehmen. Entsprechend wird die Realisierung der Glattalbahn weiter vorangetrieben und die Umsetzung der stadtzürcherischen Tramplanung weiterverfolgt.



5.4 Busvision

Auf Grund der Siedlungsentwicklung und der wachsenden Mobilität steigen die Ansprüche an einen leistungsfähigen, zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Der ZVV hat mit der Erarbeitung der S-Bahn-Vision für den Grobverteiler eine Entwicklungsperspektive aufgezeigt. Als Ergänzung zur S-Bahn-Vision soll für den Feinverteiler ebenfalls eine mittel- bis langfristige Perspektive (Busvision) entwickelt werden (Abb. 24). Dabei geht es um übergeordnete, den ganzen ZVV umfassende Vorgaben für die Planung des Feinverteilers sowie deren Umsetzung in regionale Strategien.

Wichtige Erfolgsfaktoren für den Feinverteiler sind:

- wettbewerbsfähige Reisezeiten,
- hohe und durchgängige Servicequalität,
- leichter Zugang und einfache Nutzung.

Auf diesen Erfolgsfaktoren bauen in den übergeordneten Vorgaben (Idealkonzept) die Themen Netzgestaltung, Anschlussqualität, Beförderungsqualität, Nachvollzieh- und Merkbarkeit auf. Das ideale Busnetz ist ein möglichst konstantes Netz mit immer gleichem Linienverlauf und einem Minimum an Wechslen des Netzes zwischen den Verkehrszeiten. In einem dicht vernetzten System erhält die Anschlusssicherheit höchste Priorität. Neben der Vielzahl von Anschlüssen ist vor allem deren Einhaltung von grösster Bedeutung. Der ZVV misst seit zwei Jahren die Anschlusssicherheit an ausgewählten Bahnhöfen. Anhand dieser Ergebnisse wird an der Optimierung der Anschlussqualität gearbeitet.

Idealerweise zeichnet sich der Feinverteiler durch Schnelligkeit und Zuverlässigkeit aus. Dabei ist er aber stark von Randbedingungen wie der Leistungsfähigkeit der Strasse und der Pünktlichkeit des Grobverteilers (S-Bahn) abhängig. Die Busvision verfolgt das Ziel einer im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr hohen Reisegeschwindigkeit. Deshalb muss die Zuverlässigkeit des Systems gesichert werden.

Nicht zuletzt die Nachvollzieh- und Merkbarkeit der Fahrpläne ist eine Grundvoraussetzung für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs. Gerade beim Feinverteiler zeichnet sich in diesem Punkt ein Handlungsbedarf ab.

Zugunsten einer hohen und durchgängigen Servicequalität und im Sinne eines einfachen Zugangs wären möglichst gleiche Betriebszeiten und das Vermeiden von Taktlücken optimal. Die Bedienung sowohl der ersten als auch der letzten S-Bahn stellt die durchgehende Transportkette sicher. Ebenso sind Taktbrüche und der Wechsel zwischen Taktfamilien (z. B. zwischen 20-Minuten-Takt und 30-Minuten-Takt) für den Kunden nicht oder zumindest nur schwer merkbar. Die einheitliche Taktfamilie 60', 30', 15', 7,5' und weniger über alle Feinverteiler des ZVV ist eine Stossrichtung des Idealkonzepts.

Folgerungen

Die übergeordneten Vorgaben zeigen, wie der ideale Feinverteiler aussehen könnte. Gestützt auf diese Vorgaben sowie auf die S-Bahn-Vision werden regionale Strategien erarbeitet. Sie zeigen, ausgehend vom heutigen Zustand, die strategischen Stossrichtungen für die Entwicklung des Feinverteilers und den entstehenden Mehraufwand auf. Die Umsetzung soll schrittweise in den regulären Fahrplanverfahren erfolgen.

Beurteilung der beiden Kampagnen

Abb. 26

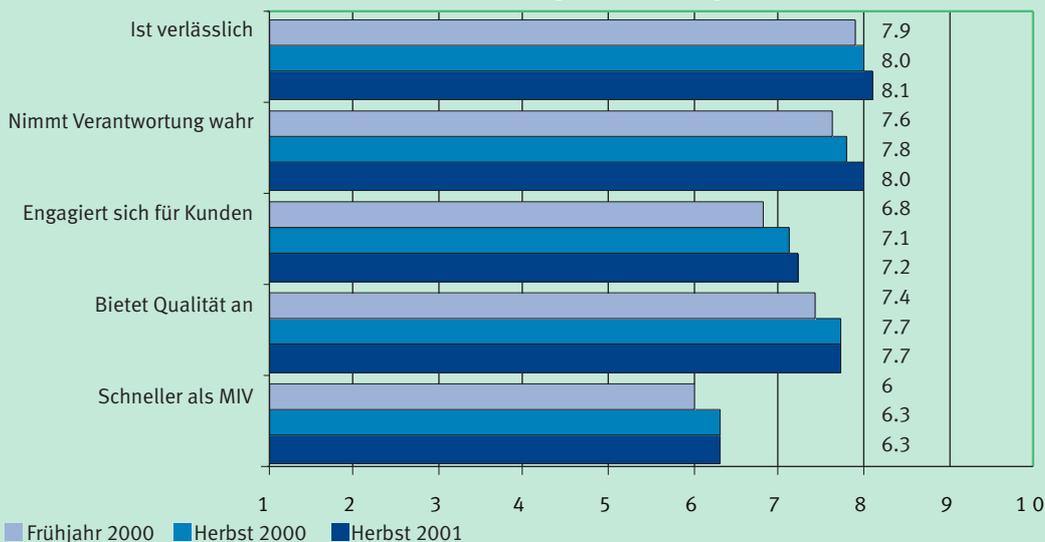
Lesebeispiel: Auf der Zehnerskala erzielte die Kampagne 2000 bei den Befragten die gute Note 7,1



Wahrnehmung des ZVV

Abb. 27

Basis: Befragte, die den ZVV kennen (n = 668, 705, 647)
Mittelwerte (10 = trifft voll und ganz zu; 1 = trifft gar nicht zu)



5.5 Vermarktung, Kommunikation

Der ZVV begann im Sommer 2000, seine Kernkompetenz – die vernetzte Mobilität – mit einer Werbekampagne am Markt zu profilieren. Mit diesem Auftritt sollte die Identität des ZVV weiter aufgebaut werden, sodass der ZVV als Qualitätsmarke für vernetzte Mobilität wahrgenommen würde. Die Beurteilung verschiedener Leistungsmerkmale wie z. B. Verlässlichkeit, Engagement und Wettbewerbsstärke sollte sich verbessern. Hauptziel war jedoch, auf Grund der Leistungs- und Netzprofilierung den Umsatz zu steigern.

Kontinuierliche Profilierung der vernetzten Mobilität

Dominanter Werbeträger der Kampagne 2000 waren die Verkehrsmittel (S-Bahn-Lokomotiven, Trams, Busse, Schiffe), die dank der hervorragenden Unterstützung der Partnerunternehmen des ZVV genutzt werden konnten. Im Grossraum Zürich verkehrten ab Juni 2000 fast 80 Fahrzeuge mit einer verblüffenden Aussage. Auf Trams las man «Ich bin auch ein Schiff», auf S-Bahn-Loks «Ich bin auch ein Bus» usw. Der Slogan «Ein Ticket für alles», gefolgt vom ZVV-Logo und dem Claim «Richtig verkehrt», löste das Rätsel auf. Dieselbe Botschaft stand auch im Zentrum der im Jahr 2001 lancierten Kampagne. Hauptmedium waren nicht mehr beschriftete Fahrzeuge, sondern das klassisch fotografierte Bild. So fuhr etwa ein Tram dort, wo sonst nur Schiffe verkehren, nämlich auf dem See. Oder ein Postauto befand sich dort, wo sonst nur S-Bahnen kursieren, nämlich auf Schienen. Die verblüffenden Fotos sollten den Betrachter irritieren, zum Staunen bringen und zum Auflösen des Rätsels animieren. Als Werbemittel gelangten Anzeigen und Plakate zum Einsatz. Der Text lautete wiederum: «Ein Ticket für alles. ZVV. Richtig verkehrt.» Beide Kampagnen fanden sehr gute Akzeptanz, sowohl in der breiten Öffentlichkeit (Abb. 26) wie auch in Fachkreisen. Insgesamt konnten 15 Auszeichnungen entgegen genommen werden (u. a. beste Schweizer Werbekampagne des Jahres 2001, VCS-Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2001, Designpreis Schweiz 2001). Die grosse Zahl der positiven Publikumsreaktionen und Zeitungsartikel mit Bezug auf die ZVV-Werbung ist ein weiteres Indiz für den hohen Zuspruch. Mittels Bevölkerungsbefragungen konnte belegt werden, dass sich Bekanntheitsgrad und Qualitätsimage des ZVV markant verbessert haben. Die Wahrnehmung zentraler Leistungsmerkmale des ZVV wie z. B. Verlässlichkeit, Engagement und Wettbewerbsstärke konnte kontinuierlich verbessert werden (Abb. 27). Die Einnahmen aus dem Regeltarif wuchsen im Jahr 2001 um rund 15 Mio. Franken. Eine Analyse kommt zum Schluss, dass ein beträchtlicher Teil dieses Wachstums auf die gelungene Netzprofilierung zurückzuführen ist.

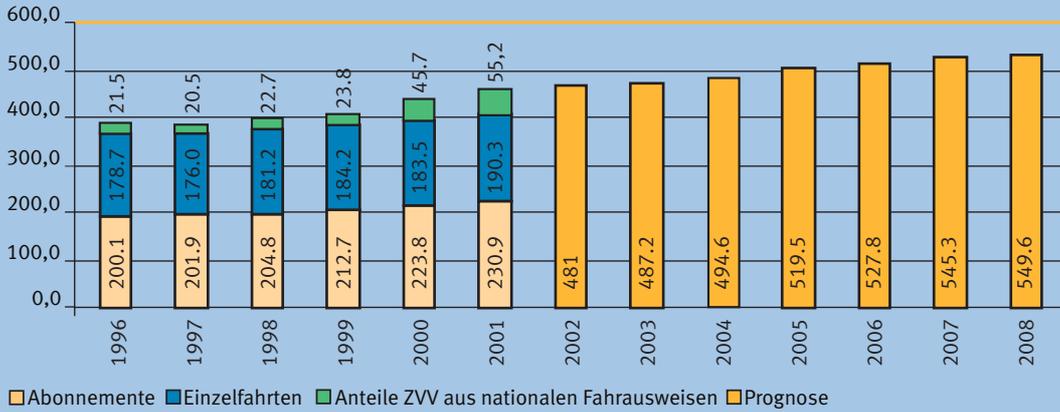
Folgerungen

In enger Kooperation mit den Partnerunternehmen möchte der ZVV seine Positionierung auch in den nächsten Jahren durch Fortsetzung der Profilierungswerbung weiter verbessern. Wo immer möglich bilden konkrete Leistungsverbesserungen wie die Einführung eines integralen ZVV-Nachtnetzes an Wochenenden die prioritären Kommunikationsinhalte. Flankierend dazu gilt es die Wettbewerbsvorteile des öffentlichen Verkehrs im ZVV im Rahmen der Bearbeitung einzelner Kundengruppen zu vermarkten. Mit diesen Massnahmen sollen bestehende Marktpotenziale noch besser ausgeschöpft werden. Hauptziel ist und bleibt dabei immer die Steigerung der Einnahmen.

Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen

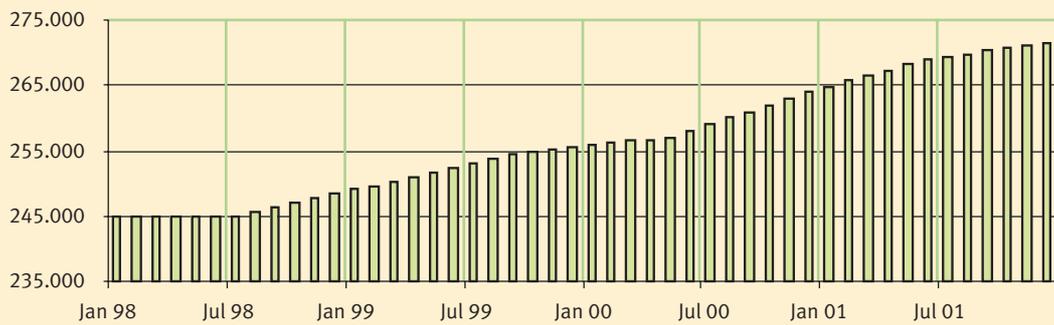
Mio. Franken (inkl. Anteile ZVV aus nationalen Fahrausweisen)

Abb. 28

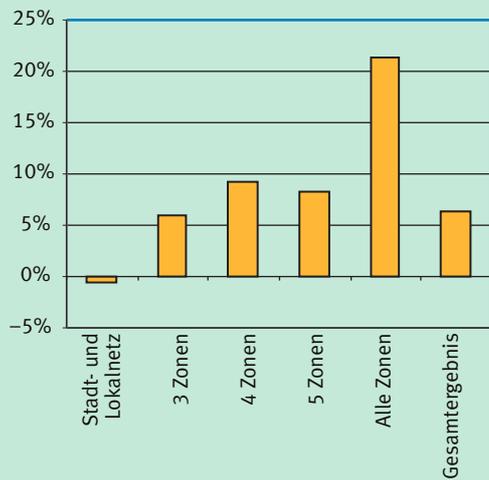


Anzahl Abokunden ZVV gesamt

Abb. 29



Umsatzzunahme pro Tarifzone zwischen 1999 und 2000



Fahrausweise 1. Klasse: Anteile an Gesamteinnahmen ZVV

Abb. 30



6. Finanzierungsebene

6.1 Verkehrseinnahmen

Zwischen dem Verbundstart im Jahr 1990 und dem Jahr 1996 hat der ZVV mehrere Tarifierhöhungen durchgeführt. Sie waren notwendig zum Ausgleich der aufgelaufenen Teuerung, zur Deckung der Mehrkosten von Angebotsausbauten sowie zur Kompensation der Mehrwertsteuer. Die mit der Preiserhöhung angestrebten Mehreinnahmen konnten weitgehend realisiert werden. Bei der bisher letzten Anpassung im Jahr 1996 wurde das Mehreinnahmziel verfehlt. Der ZVV verzichtete in der Folge auf weitere Erhöhungen und versuchte, Mehreinnahmen primär durch Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen zu erzielen. Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen zeigt, dass dies gelang (Abb. 28).

Entwicklung 2000–2001

In den Jahren 2000 und 2001 konnten die Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen um durchschnittlich 13,5 Mio. Franken pro Jahr gesteigert werden. Diese Ergebnisse gehören zu den besten in der Geschichte des ZVV. Gründe dafür sind die höheren Kundenzahlen, die wiederum auf gut kommunizierte Angebotsausbauten zurückzuführen sind. Insbesondere die Zahl der Berufspendler ist infolge des Wirtschaftsaufschwungs stark gestiegen (Abb. 29, Abokunden sind grösstenteils Berufspendler).

Bei höheren Tarifstufen nahmen auch die Zuwachsraten zu, d.h. die ZVV-Kunden wohnen tendenziell immer weiter entfernt von den Zentren (Abb. 30). Dies entspricht der demografischen Entwicklung im Kanton Zürich: Das Arbeitsplatzwachstum konzentriert sich auf die Gebiete der Stadt Zürich, des Glattals sowie des Limmattals, während die Zahl der Bevölkerung primär in den Peripherien wächst. In den Zentren (Tarifstufe 2) konnte der langjährige Einnahmerückgang gestoppt werden.

In den letzten Jahren nahm der Anteil an Erstklassreisenden sprunghaft zu (Abb. 30), was einen jährlichen Mehrertrag von über 1 Mio. Franken zur Folge hatte. Diese Entwicklung lässt sich zum einen mit der verbesserten finanziellen Situation der Kunden, zum andern mit der hohen Kapazitätsauslastung in der 2. Klasse auf vielen Strecken erklären.

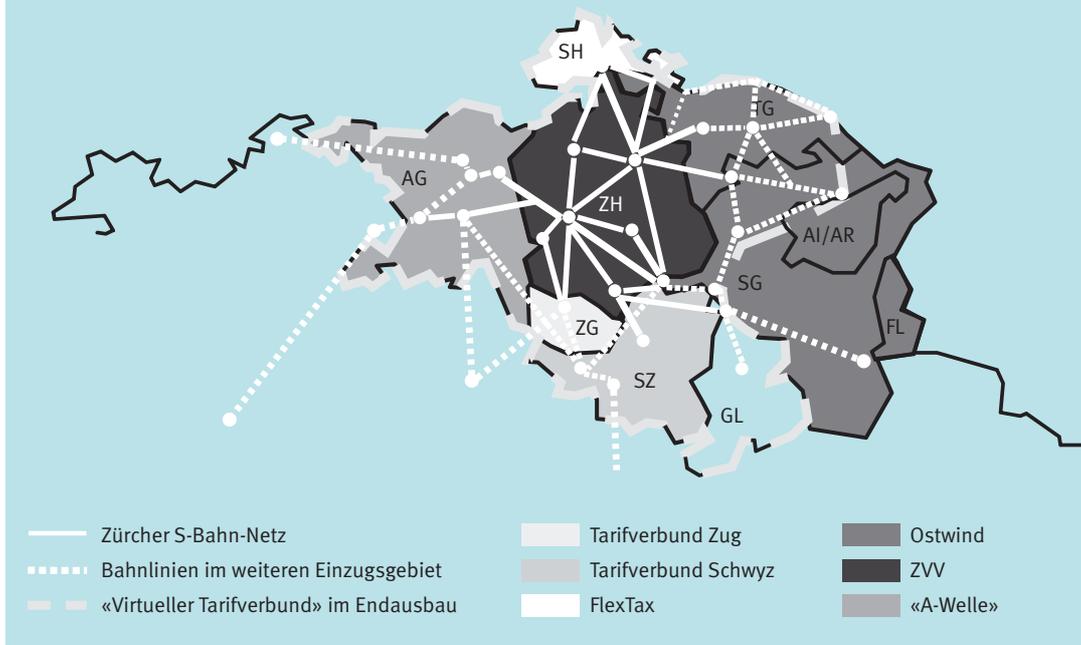
Zusätzlich zu den Einnahmen aus dem Verkauf von ZVV-Fahrausweisen sind die Erträge aus dem direkten Verkehr von 22 Mio. auf 55 Mio. Franken pro Jahr gestiegen. Diese erfreuliche Verbesserung ist hauptsächlich auf eine Anpassung des Verteilschlüssels zurückzuführen. Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass die Erträge in den kommenden Jahren in vergleichbarer Weise ansteigen werden.

In Anbetracht der prognostizierten langfristig positiven Wirtschaftsentwicklung im Kanton Zürich sowie der bereits geplanten Angebotsausbauten ist bis 2008 mit einer durchschnittlichen jährlichen Ertragssteigerung von 11,5 Mio. Franken zu rechnen.

Folgerungen

In den letzten drei Jahren hat der ZVV viele neue Fahrgäste gewonnen. Dementsprechend sind die Verkehrseinnahmen substanziell gestiegen. Die bisher verfolgte Strategie der stabilen Preise stösst mittelfristig an Grenzen. Die zur Behebung der Kapazitätsengpässe erforderlichen Angebotsausbauten führen zu Mehrkosten, die nicht alleine mit den Einnahmen aus dem erwarteten Mehrverkehr finanziert werden können. Der ZVV plant deshalb, ab dem Fahrplanjahr 2005 seine Preise periodisch mindestens im Umfang der Teuerung anzupassen.

Tarifharmonisierung im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich



6.2 Tarif

Die an der Peripherie des Lebensraums Zürich liegenden Wohnregionen sind in starkem Wachstum begriffen. Dadurch schwellen die Verkehrsströme in die Städte Zürich und Winterthur sowie in die Arbeitsplatzregionen Limmattal und Glattal an. Der ZVV grenzt beinahe lückenlos an andere Tarifverbünde (Abb. 31). Reisende aus Nachbarkantonen können jedoch vom Komfort des Angebots «Ein Ticket für alles» nicht profitieren, da die tarifliche Integration fehlt. Eine Integration der verschiedenen Verbundtarife und der nationalen Tarife soll dazu beitragen, das wachsende Marktpotenzial besser zu erschliessen. Der ZVV und die Nachbarverbünde streben eine Lösung an, die das generelle Anbieten von Fahrausweisen für jede beliebige Zonenkombination über die Verbundgrenzen hinweg ermöglicht. Preislich attraktive, bedürfniskonforme Fahrausweise sollen im gewählten Gebiet auf allen dort verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln gültig sein. Die bestehenden Tarifverbünde und die SBB sollen im Rahmen eines überlagerten «virtuellen Verbundes» die grösstmögliche Unabhängigkeit aufrechterhalten können. Neben einer Komfortsteigerung für die bestehenden Kundinnen und Kunden werden diese Neuerungen dank besserer Markterschliessung zu Einnahmensteigerungen führen.

Preisanpassung parallel zu umfangreichen Angebotserweiterungen und Strukturmassnahmen

Der ZVV-Tarif ist seit 1990 strukturell beinahe unverändert geblieben. Die grössten Änderungen fanden 1992 durch die Einführung der Bonuskarte und 1997 durch die Einführung des 9-Uhr-Passes statt. Die letzte allgemeine Preisanpassung datiert aus dem Jahr 1996. Die seither aufgelaufene Teuerung sowie die erfolgten und geplanten Angebotserweiterungen bilden die Grundlage für eine Preisanpassung.

Die Preisanpassung wird nicht linear erfolgen, sondern sie wird als Gelegenheit genutzt, um das Fahrausweissortiment des ZVV unter Beibehaltung der bestehenden Stärken zu modernisieren und strukturell den veränderten Marktgegebenheiten anzupassen. So sollen insbesondere Kundenbedürfnisse berücksichtigt sowie den wirtschaftlichen Anforderungen des Vertriebs und der Entwicklungsfähigkeit in Richtung electronic Ticketing entsprochen werden. Ein vereinfachtes Sortiment erleichtert den Zugang für seltene Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Die Kundentreue soll durch Preisvorteile honoriert und die individuellen Bedürfnisse sollen durch eine Sortimentsgestaltung nach dem Baukastenprinzip besser berücksichtigt werden.

Folgerungen

Der ZVV entwickelt zusammen mit Nachbarkantonen und den SBB ein kundenfreundliches Tarifsystem für den öffentlichen Verkehr über die Verbundgrenzen hinweg. Ziel ist, per Fahrplanjahr 2005 eine Lösung im Abonnementsbereich einzuführen. Eine Lösung für Einzelfahrausweise soll zu einem späteren Zeitpunkt folgen.

Durch eine Preisanpassung auf das Fahrplanjahr 2005 sollen Mehreinnahmen von rund 20 Mio. Franken generiert werden. Dies entspricht dem Umfang der seit 1996 aufgelaufenen Teuerung. Gleichzeitig wird das Fahrausweissortiment des ZVV unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten und der Möglichkeiten des Electronic Ticketing überarbeitet, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern und die Kundentreue zu fördern.

Entwicklung Kostenunterdeckung

Abb. 32



Entwicklung Erfolgsrechnung

Abb. 33

(Umrechnung aus Fahrplanjahren und Finanzplanung)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ¹⁾	VA 2002	VA 2003
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	588,6	572,7	552,6	547,1	553,4	572,7	584,8	615,0
Beiträge an die SBB und Übrige	59,9	53,7	49,2	45,6	49,0	51,7	49,7	46,9
Nicht rückforderbare Vorsteuer	6,7	6,8	8,6	8,6	9,8	12,4	10,6	9,3
Aufwand Verbundorganisation	7,0	6,4	6,4	6,6	6,8	7,4	9,1	9,5
ProMobil	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	3,8	6,0	6,0
Total Aufwand	662,2	639,6	616,7	607,9	621,6	648,0	660,2	686,7
Verkaufserlös aus Fahrausweisen	400,3	398,4	408,7	421,5	447,5	478,2	470,1	488,3
./ . Einnahmenanteile	-149,4	-146,0	-148,4	-154,2	-159,3	-165,7	-167,6	-167,0
./ . Mehrwertsteuer	-15,3	-15,4	-15,9	-16,3	-17,6	-22,1	-21,4	-22,7
Verkehrsertrag	235,7	237,0	244,4	251,0	270,6	290,4	281,1	298,5
Nebenerträge/Beiträge	63,8	62,3	59,7	60,4	63,9	67,7	51,0	55,8
Total Ertrag	299,5	299,3	304,1	311,4	334,6	358,1	332,1	354,4
Finanzierung Nachbarkantone	2,5	1,7	1,6	1,5	1,6	1,9	1,7	1,7
Finanzierung Bund	25,3	35,7	37,9	37,3	32,9	28,8	27,7	27,3
Total Finanzierung Dritter	27,9	37,4	39,5	38,8	34,5	30,7	29,4	29,0
Kostenunterdeckung	334,9	302,9	273,1	257,8	252,6	259,2	298,7	303,3
Kostenunterdeckung real (Basis 1996)	334,9	302,0	272,5	253,1	244,3	250,2	283,6	284,3
Kostendeckungsgrad	49,4%	52,8%	55,8%	58,4%	60,7%	61,4%	57,0%	58,6%

1) Mutmassliches Ergebnis

6.3 Finanzierungsziele

Im Strategiebericht 2002–2006 wurde das Ziel formuliert, die Kostenunterdeckung des ZVV real auf dem Niveau 1996 zu stabilisieren. Dieses Ziel kann bis 2006 eingehalten werden. Seit 1996 konnten die Kosten sowohl real als auch nominell namhaft gesenkt und die Erträge gesteigert werden. So gelang dem ZVV die kontinuierliche Reduktion der Kostenunterdeckung. Der durch Kanton und Gemeinden zu finanzierende Beitrag verminderte sich von 326,4 Mio. Franken (Fahrplanjahr 1996/97) auf 254,0 Mio. Franken (2000/01).

Die Entwicklung hin zu tieferen Fehlbeträgen stagniert, es zeichnet sich eine Trendwende ab (Abb. 32). Die Gründe dafür sind vielfältig und wirken teilweise kumulativ. Auf Grund der Frequenzsteigerungen und der Stossrichtungen der S-Bahn-Vision sind bei der S-Bahn grössere Ausbauten geplant. Hinzu kommen die Anpassungen bei den Bus-Zubringerleistungen sowie Angebotsverbesserungen in den Städten und Agglomerationen, wie z. B. bei der Glattalbahn. In einer ersten Phase nach deren Einführung erhöht sich der Finanzbedarf überdurchschnittlich, da ein neues Angebot nur schrittweise vom Markt akzeptiert wird und die Nachfrageziele mit entsprechenden Verzögerungen erreicht werden. Weiter führen grosse Ersatzbeschaffungen beim Rollmaterial und insbesondere beim Tram zu einer starken Mehrbelastung. Allein die Aufwendungen für Abschreibungen und Zinsen werden sich bis 2008 gegenüber heute um jährlich rund 30 Mio. Franken erhöhen. Zur Verbesserung der Servicequalität soll in qualitätssteigernde Massnahmen investiert werden. Andererseits haben sich die Auswirkungen von Produktivitätsverbesserungen und Kostensenkungen nun stark verlangsamt. In der Periode bis 2008 werden weitere namhafte Fortschritte angestrebt, doch wird der Spielraum immer kleiner, da bereits viel erreicht wurde und die Kostenstruktur im öffentlichen Verkehr sehr personallastig ist. Die Kosten des ZVV werden auf Grund der aufgezeigten Entwicklungen in den nächsten Jahren überdurchschnittlich ansteigen. Die Finanzierung wird zudem durch den neuen Finanzausgleich des Bundes (NFA), der aus heutiger Sicht frühestens 2006 in Kraft gesetzt werden soll, stark betroffen. Daraus wird sich eine Mehrbelastung der ZVV-Rechnung von bis zu 30 Mio. Franken ergeben.

Angesichts des quantitativ und qualitativ verbesserten Angebots im öffentlichen Verkehr werden sich auch die Nachfrage und der Verkehrsertrag weiterhin positiv entwickeln. Trotzdem ist nach dem starken Anstieg der vergangenen Jahre mit einer Verlangsamung zu rechnen. Um die stark steigenden Kosten teilweise zu neutralisieren, ist nach einer längeren Phase ohne Preiserhöhungen – die letzte Anpassung erfolgte 1996 – für 2005 eine Tarifierung vorgesehen. In der Finanzplanung wird zudem davon ausgegangen, dass nach 2005 die Preise wieder periodisch angepasst werden. Dadurch soll der Anstieg des Staats- und Gemeindebeitrags beschränkt werden.

Folgerungen

Die nicht direkt beeinflussbaren Kostensteigerungen und die geplanten Qualitätsverbesserungen sollen in erster Linie aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert werden. Der teuerungsbereinigte Anstieg der Kostenunterdeckung des ZVV wird beschränkt auf die im Rahmen der neuen Angebote zusätzlich erforderlichen Mittel und die durch den NFA entstehenden Mehrbelastungen.

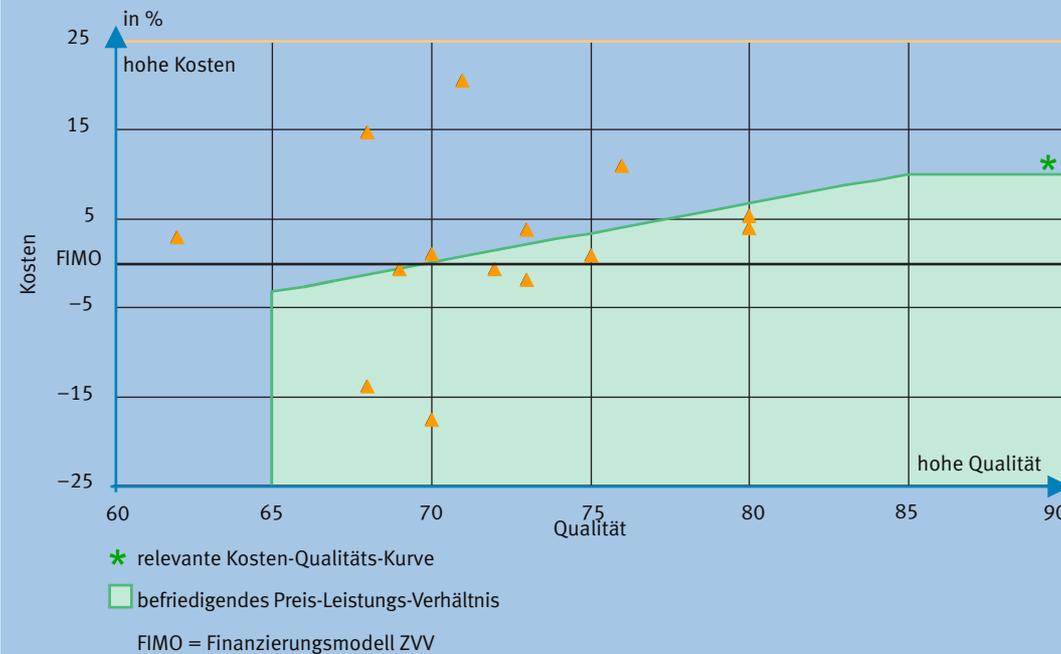
Abweichungen von den standardisierten Kosten der Fahrleistungserbringung

Abb. 34



Portfoliokosten/Qualität Busunternehmen

Abb. 35



7. Versorgungsträger- und Prozessebene

Im Jahr 2003 läuft das Ausschreibungsmoratorium aus, das 1998 vom Verkehrsrat erlassen wurde. In der Zwischenzeit wurden mit verschiedenen Verkehrsunternehmen Zielvereinbarungen abgeschlossen, mit dem Ziel, deren Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Dieser Weg hat sich bewährt. Der ZVV prüft deshalb, in welchem Mass und in welcher Kombination nach 2003 die Steuerungsinstrumente «Zielvereinbarungen» und «Ausschreibungen» sozialverträglich und effizient zum Einsatz gelangen können.

Das Gebiet des ZVV ist in geografische Marktgebiete eingeteilt. Pro Marktgebiet wurde ein marktverantwortliches Unternehmen (MVU) bestimmt. Diese Unternehmen sind einerseits für die Erbringung der Fahrleistung, andererseits für Systemmanagementaufgaben wie Angebotsplanung oder regionales Marketing in ihrem Marktgebiet verantwortlich. Diese Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den MVU hat sich bewährt und soll künftig noch weiter vertieft werden. Aufgaben, die sinnvoll im ganzen Verbundgebiet von einem einzigen Unternehmen erbracht werden können, werden durch den ZVV gemeinsam mit den MVU an ein oder mehrere MVU vergeben. So wird beispielsweise das ZVV-Contact-Center künftig für den ganzen ZVV durch die VBZ betrieben. Mit dieser Aufgabenkonzentration wird die Wirtschaftlichkeit des Systemmanagements weiter gesteigert.

Auf der Ebene der Fahrleistungserbringung sind die MVU selber Produzenten oder arbeiten mit Transportbeauftragten zusammen. Die Wirtschaftlichkeit der Fahrleistungserbringung wird mit Hilfe eines Benchmark-Systems ermittelt (Abb. 34). Unternehmen, deren Leistungen kein befriedigendes Preis-Leistungs-Verhältnis ausweisen (Abb. 35), vereinbaren mit dem ZVV verbindliche Kosten- und Qualitätsziele. Nur wenn der Abschluss einer Zielvereinbarung nicht möglich ist oder die Ziele nicht erreicht werden, können die betroffenen Leistungen öffentlich ausgeschrieben werden. Zugunsten einer langfristigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den bestehenden Verkehrsunternehmen wird auf kurzfristige Einsparpotenziale verzichtet.

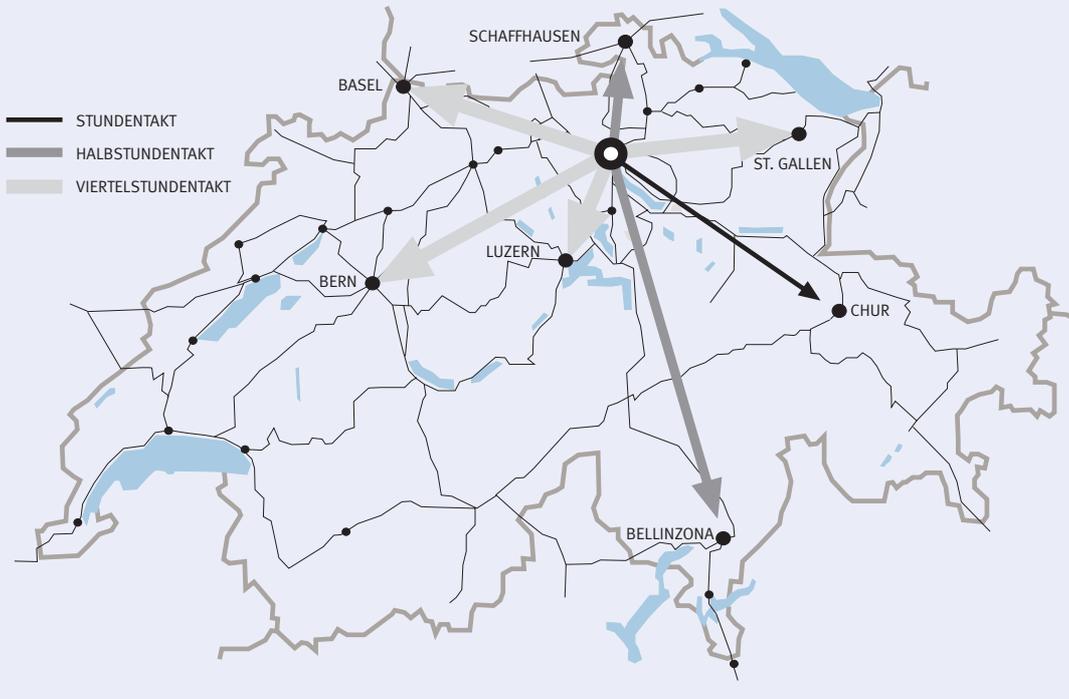
Seit 1998 verhandelte der ZVV mit den in der IG ZVV zusammengeschlossenen Gewerkschaften des öffentlichen Verkehrs über Mindestanstellungsbedingungen. Diese Verhandlungen sind im Januar 2002 trotz nur mehr minimalen Differenzen gescheitert. Der ZVV nimmt seine soziale Verantwortung gegenüber dem Personal wahr und legt in künftigen Ausschreibungen im Wesentlichen die letzte Verhandlungsposition als Mindeststandard für Anstellungsbedingungen fest.

Folgerungen

Für Fahrleistungen gilt eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung. Die Zusammenarbeit mit den marktverantwortlichen Unternehmen wird vertieft. Auf ein periodisches Ausschreiben aller Leistungen soll zugunsten der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den bestehenden Partnern im ZVV verzichtet werden. Unternehmen mit unbefriedigendem Kosten- und/oder Qualitätsniveau verpflichten sich in einer Zielvereinbarung, ihre Leistungen zu verbessern. Werden die gesetzten Ziele nicht erreicht, wird der Verkehrsrat über eine Ausschreibung der Leistungen entscheiden. Die Sozialverträglichkeit von Leistungsausschreibungen wird mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen gesichert.

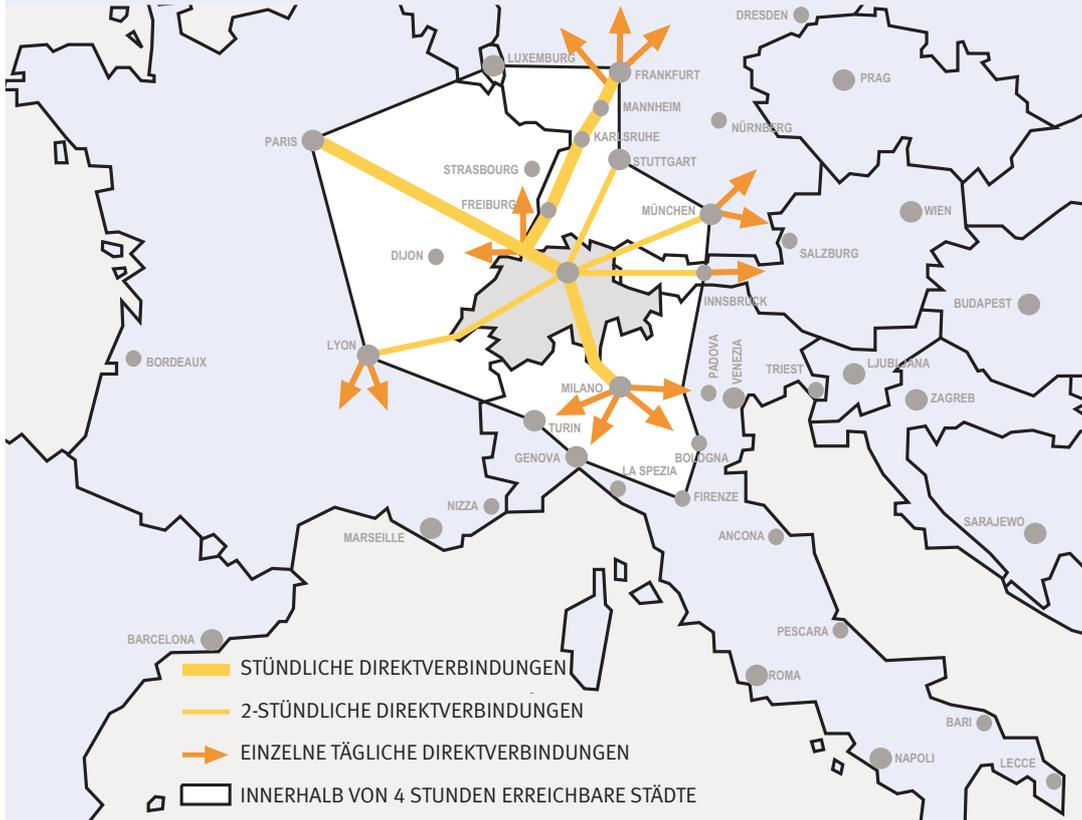
Angestrebte Angebotsverdichtungen im nationalen Fernverkehr

Abb. 36



Angestrebte Angebotsverdichtungen im internationalen Fernverkehr

Abb. 37



8. Fernverkehr

Nationaler Fernverkehr

Im Jahr 2004 werden die letzten Elemente der 1. Etappe von Bahn 2000 in Betrieb genommen. Im Vordergrund steht die Reisezeitverkürzung zwischen Zürich und Bern von heute 69 auf neu 56 Minuten.

Die 2. Etappe von Bahn 2000 befindet sich auf Bundesebene in Vorbereitung. Sie hat im Wesentlichen zum Ziel, bestehende und absehbare Kapazitätsengpässe zu eliminieren sowie die Fahrzeiten weiter zu verkürzen (Abb. 36). Die dazu notwendigen Streckenausbauten werden zurzeit vom Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen konkretisiert. Mittelfristig sollen vermehrt grössere Gemeinden vornehmlich im Zürcher Oberland, im Glattal sowie im Limmattal durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in Städte anderer Kantone resultieren.

Infrastrukturseitig setzt sich der Kanton Zürich dafür ein, dass die notwendige Leistungssteigerung zwischen Zürich und Winterthur möglichst rasch realisiert wird. Die Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Basel sollen zudem durch Neubaustrecken behoben werden, welche auch Reisezeitverkürzungen erlauben. Mit schnelleren Verbindungen Richtung Bern, Biel, Basel, St. Gallen, Chur und Luzern sollen der Bahn Konkurrenzvorteile gegenüber dem Strassenverkehr verschafft werden.

Internationaler Fernverkehr

Im Verkehr mit den Nachbarländern werden in den nächsten zehn Jahren Zuwachsraten von bis zu 200% erwartet. Bei Städtedestinationen, die mit der Bahn in vier Stunden erreichbar sind, hat die Bahn eine gute Wettbewerbsposition gegenüber dem Flugzeug, da die Reisenden direkt ins Zentrum geführt werden. Mit den beschlossenen Streckenausbauten für Hochgeschwindigkeitsverkehr in den Nachbarländern weitet sich der Einzugsbereich für die Bahn beträchtlich aus. Mit dem auf nationaler Ebene gestarteten Projekt zum Anschluss der West- und der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, der Realisierung des Gotthardbasistunnels sowie dem gleichzeitig in Betrieb zu nehmenden Zimmerbergtunnel sind die zu erwartenden Reisezeiten im Fernverkehr ab Zürich heute schon kalkulierbar (Abb. 37):

	heute	ab ca. 2015
München	4 Std. 15 Min.	3 Std. 30 Min.
Frankfurt	3 Std. 50 Min.	3 Std. 30 Min.
Paris	5 Std. 50 Min.	3 Std. 30 Min.
Mailand	3 Std. 45 Min.	2 Std. 30 Min.

Folgerungen

Den Nachfrageerwartungen entsprechend setzt sich der Kanton Zürich für eine wesentliche Verbesserung der Angebotsdichte gegenüber heute ein. Allerdings ist zu beachten, dass er lediglich ein Anhörungsrecht beanspruchen kann. Weiter entfernt liegende Zentren wie Hamburg, Berlin, Wien, Florenz oder Rom sollen mittels guter Umsteigeverbindungen, fallweise mit Direktzügen, insbesondere auch durch Nachtzüge, ab Zürich erreichbar sein.