

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*
vom 10. Dezember 2019

5558 b

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

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 19. Juni 2019
und vom 23. Oktober 2019 sowie der Kommission für Energie, Verkehr
und Umwelt vom 10. Dezember 2019,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr
Fahrplanjahre 2022–2025

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Bevölkerungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2025 (Grundlage 2017) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird mit dem Ziel, den Modal Split deutlich zu verbessern, dort ausgebaut, wo Marktpotenzial oder Kapazitätsengpässe bestehen. Die Ausgestaltung des Angebots trägt zum Dekarbonisierungsziel des Kantons bei.

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

- c) Die Kundenzufriedenheit soll in der Messung Servicequalität des ZVV auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten werden.
- d) Die Kostenunterdeckung soll sich im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln.
- e) Die Verkehrsleistungen werden klimafreundlich und energieeffizienter als heute erbracht unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn werden fortgesetzt. Ein erster Umsetzungsschritt der S-Bahn 2. Generation (S-Bahn 2G) ist mit dem Bau des Brüttenertunnels und dem Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen vorgesehen. Die Planungen werden zeitlich auf den Ausbauschnitt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes für den Bahnausbau (STEP) abgestimmt.

Bis zum Horizont 2027 zeichnen sich weitere Kapazitätsengpässe ab. Es wird geprüft, ob einzelne Engpässe durch Perronverlängerungen im Furttal und im Zürcher Oberland sowie durch gezieltes Vorziehen von Ausbauten des STEP-Ausbauschritts 2035 vorzeitig behoben werden können. Bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) sind mit gezielten Massnahmen der Betrieb zu stabilisieren und die Kapazität auszubauen.

b) Tram- und Stadtbahnen

Die 2. Etappe der Limmattalbahn wird Ende 2022 in Betrieb genommen. Für das Tram Affoltern in der Stadt Zürich und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden die Projektierungsarbeiten fortgeführt und dem Kantonsrat die entsprechenden Kreditanträge unterbreitet. Die Projektierungsarbeiten für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel werden gestartet.

c) Bus

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

geschlossen oder die Betriebszeiten angepasst. Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und der behinderungsfreien Fahrt der Busse ist unter Berücksichtigung einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Nachdruck zu verfolgen. Wo notwendig, werden entsprechende Massnahmen zur Busbevorzugung ergriffen.

Minderheitsantrag: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Florian Meier

Im Busnetz ... angepasst. Das Anliegen ... ist unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit sowie einer angemessenen Leistungsfähigkeit ...

d) **Nachtnetz**

Um das Nachtnetz den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, wird frühestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ein neues Nachtnetzkonzept umgesetzt. Das neue Nachtnetz baut auf den Stärken eines spezifischen Nachtangebots auf. Aufgrund der deutlichen Nachfrageunterschiede von Werktagen und Wochenende beschränkt sich das Nachtangebot weiterhin auf das Wochenende. In den Städten Zürich und Winterthur wird das Nachtnetz neu konzipiert und im Halbstundentakt angeboten. Auch das S-Bahn-Angebot zwischen Zürich und Winterthur wird zu einem Halbstundentakt verdichtet. Das Nachtnetz in den übrigen Regionen wird optimiert und bei genügender Nachfrage, und ausreichender Wirtschaftlichkeit sollen auch Rückfahrmöglichkeiten aus der Region ins Zentrum angeboten werden. Der Nachtzuschlag soll so schnell wie möglich abgeschafft werden.

Mit der Einführung des neuen Konzepts hat die Wirtschaftlichkeit des Nachtnetzes den Anforderungen des übrigen Verbundangebots zu entsprechen.

Minderheitsantrag: Christian Lucek, Sandra Bossert, Ann Barbara Franzen, Alex Gantner Konrad Langhart, Ulrich Pfister

Um das Nachtnetz ...

... abgeschafft werden.

Mit der Einführung ... zu entsprechen. Der Kostendeckungsgrad des ZVV wird dadurch nicht verschlechtert.

e) Neue Mobilitätsangebote

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

Qualitätssteuerung

Die Schwerpunkte Zuverlässigkeit, attraktive Reisezeit, Störungsmanagement, Sicherheit, Sauberkeit und Personalverhalten erreichen im ZVV-Gebiet eine homogene Qualität auf dem angestrebten Niveau. Dazu wird die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden laufend gemessen, und es werden, sofern nötig, Massnahmen für Verbesserungen eingeleitet.

Fahrgastinformation

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

Vertrieb

Die Digitalisierung des Vertriebs wird konsequent weitergeführt, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter zu vereinfachen und dessen Wirtschaftlichkeit mittel- bis langfristig zu verbessern. Der ZVV unterstützt entsprechende Vorhaben auf nationaler Ebene. In diesem Zusammenhang sind auch die Bedürfnisse von Personen zu beachten, welche die digitalen Vertriebskanäle nicht nutzen können oder wollen. Für sie wird eine sinnvolle und finanziell tragbare Weiterentwicklung der heutigen Ticketautomaten gesucht. Die Fahrausweiskontrolle wird im Gleichschritt mit den Vertriebskanälen weiterentwickelt.

Angesichts der fortschreitenden Verlagerung von Verkauf und Service in die selbstbedienten Kanäle sind Entwicklungen in der bedienten (Schalter) und in der selbstbedienten Marktpräsenz vor Ort (Ticketautomaten) aufmerksam zu beobachten. Trotz weiterer Redimensionierung wird an einer Grundversorgung mit bedienter Marktpräsenz unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte festgehalten. Allfällige Schliessungen von Verkaufsstellen sind möglichst frühzeitig und umsichtig zu planen und zu kommunizieren. Auf nationaler Ebene setzt sich der ZVV unter anderem für eine angemessene Präsenz der regionalen Marken im Vertrieb ein.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

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

Umwelt

Der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoss pro Personenkilometer werden gesenkt.

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

Die Umstellung der Dieselbuslinien 69, 80 und 83 der Verkehrsbetriebe Zürich auf Trolleybusbetrieb ist in den Jahren 2020 (Linie 83), 2024 (Linie 69) und 2025 (Linie 80) vorgesehen. In der Stadt Zürich wird zudem die Umstellung der Dieselbuslinie 89 geprüft. In der Stadt Winterthur ist eine Erweiterung des heutigen Trolleybusnetzes (Linie 7) vorgesehen. Zudem wird die Elektrifizierung der Linie 5 geprüft.

Im Bereich der Batteriebusse soll ein erster Teilersatz von Quartier- und Standarddieselbussen in der Stadt Zürich umgesetzt werden. Damit sollen Erfahrungen gesammelt werden, um weitere Schritte beurteilen zu können. Zudem sollen weitere erfolversprechende Pilotversuche gefördert werden.

Mit den kommenden Grundsätzen 2024–2027 wird eine Strategie vorgelegt, wie und bis wann die verbleibenden dieselbetriebenen Verkehrsmittel (Bus und Schiff) durch klimafreundlich angetriebene Verkehrsmittel ersetzt werden.

Marktbearbeitung

Der Nutzen des ZVV-Netzes und die Vorteile des öffentlichen Verkehrs werden durch geeignete Kampagnen hervorgehoben.

Der öffentliche Verkehr wird als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, mit dem Ziel, den Marktanteil beim Freizeitverkehr zu erhöhen.

Minderheitsantrag: Christian Lucek, Sandra Bossert, Konrad Langhart, Ulrich Pfister:

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

Die Marke ZVV soll vor, während und nach der Reise möglichst durchgängig zur Geltung kommen, um den Fahrgästen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern und gleichzeitig das Profil des ZVV als kompetente und vertrauenswürdige Marke im Grossraum Zürich zu stärken.

Tarif

Teuerungsbedingte Mehrkosten sowie Anpassungen der Leistungen sollen in Abhängigkeit von den finanziellen Entwicklungen, der Marktsituation und den Angebotsausbauten durch Preisanpassungen finanziert werden. Der ZVV bringt sich auch künftig auf nationaler Ebene im Rahmen der Alliance SwissPass bei der Weiterentwicklung der Tarifsysteme ein. Dabei hat die Wahrung seiner Tarifautonomie höchste Priorität. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Umfeld prüft der ZVV die entsprechende Weiterentwicklung des eigenen Tarifs.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit des Gesamtsystems durch die öffentliche Hand haben hohe Priorität.

Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird weiter verbessert. Bei unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis sollen Zielvereinbarungen konsequent eingesetzt werden. Leistungen werden insbesondere dann ausgeschrieben, wenn keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden können oder die Vorgaben nicht erfüllt werden.

Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Langfristige Angebotsplanung

Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammstrecken der S-Bahn und zur Entflechtung der S-Bahn vom Fern- und Güterverkehr sind voranzutreiben.

Die Stadtbahnstrategie und die Netzentwicklungsstrategie VBZ 2030 sowie die Agglomerationsprogramme stellen die Grundlage für die Weiterentwicklung des Stadtbahn- bzw. Tramnetzes dar. Die Qualität der Anbindung aller Bezirke an Infrastrukturen überregionaler Bedeutung bleibt mindestens erhalten.

Minderheitsantrag: Thomas Wirth, Franziska Barmettler

Die Planungen ... sind voranzutreiben.

Die Stadtbahnstrategie und ...

... bzw. Tramnetzes dar.

III. ...

III. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 5. März 2018.

IV. Gestützt auf § 24 Abs. 3 KRG wird der Regierungsrat beauftragt, in einem Ergänzungsbericht innert sechs Monaten nach Verabschiedung durch den Kantonsrat darzulegen, wie er sich im Wesentlichen zu folgenden Fragen im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 180/2018 stellt:

- Aufhebung des Einstiegsverbotes an den Aussteige-Haltestellen der Nachtbusse
- Das Nachtnetz soll künftig nicht nur Rückkehrende aus Zürich transportieren, sondern die generelle nächtliche Vernetzung im Kanton Zürich in alle Richtungen sicherstellen.
- generelle Erschliessung von vernachlässigten Gebieten
- Erschliessung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahn
- Ausdehnung des Nachtangebots auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag

V. Veröffentlichung dieses Beschlusses im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 10. Dezember 2019

Im Namen der Kommission

Der Präsident:

Alex Ganter

Die Sekretärin:

Franziska Gasser