

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006

4335

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

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Für die Fahrplanjahre 2009–2012 gilt:

1. Ziele:

- a) Die auf Grund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% (Basis 2004) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgedeckt.
- b) Das Angebot wird dort angepasst, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten und wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit wird auf dem Niveau von 77 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsanpassungen gemäss den Stossrichtungen.

2. Stossrichtungen:

- a) Das Angebot wird wie folgt angepasst:
 1. S-Bahn: Zeitlich abgestimmt auf die Eröffnung der Durchmesserlinie im Jahr 2013 werden die Arbeiten für die 4. Teilergänzungen weiter vorangetrieben (Projektierung, Kreditvorlage und Bau). Die Verkehrszeiten der zeitlich eingeschränkt verkehrenden S-Bahn-Linien werden ent-

sprechend dem Marktpotenzial ausgedehnt. Der ZVV setzt sich bei der Verteilung der zusehends knapper werdenden Fahrplantrassees für netzoptimierende und kundenorientierte Lösungen ein.

2. Tram- und Stadtbahnen: Auf das Fahrplanjahr 2009 wird die Etappe Oerlikon–Flughafen der Glattalbahn in Betrieb genommen. Die dritte Etappe Flughafen–Stettbach sowie die Tramnetzerweiterung Escher-Wyss-Platz–Bahnhof Altstetten sind auf das Fahrplanjahr 2011 geplant. Neustrukturierung und Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich werden entsprechend den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 schrittweise vorangetrieben und umgesetzt.
 3. Bus: Das Busangebot wird auf die Angebotsanpassungen der S-Bahn abgestimmt. Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich schrittweise einem städtischen Niveau angepasst. Die Aufwertung nachfragestarker Buskorridore in Städten und Agglomerationsräumen wird konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt).
 4. Nachtnetz: Das Nachtangebot wird entsprechend den Grundsätzen der Nachtnetzvision ausgebaut. Es ist vollumfänglich kostendeckend zu betreiben.
- b) Bei den Dienstleistungen stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:
1. Pünktlichkeit und Anschlussqualität, Sicherheit und Sauberkeit erhalten höchste Aufmerksamkeit, wo nötig werden Massnahmen rasch umgesetzt. Die Vorteile der Videosicherheit werden genutzt.
 2. Es wird angestrebt, die Nachfrage zeitlich besser zu verteilen.
 3. Zur Verbesserung der Lenkung der Fahrgastströme auf nachfragestarken Bahnhöfen sowie innerhalb der Fahrzeuge werden Massnahmen ausgearbeitet.
 4. Der Zugang und die Nutzung des ZVV-Netzes für ältere Menschen werden erleichtert.
 5. Die Fahrgastinformation und der Ticketverkauf werden unter Ausnutzung der technischen Entwicklung bei den mobilen, persönlichen Kommunikationsmitteln weiterentwickelt.
- c) Die Kooperation mit den Nachbarverbunden wird durch ein erweitertes Ticketsortiment und gemeinsame Standards vertieft.

- d) Anpassungen der Leistungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten werden durch periodische Preisanpassungen finanziert. Zur Steigerung der Ertragskraft der Abonnemente auf langen Distanzen werden geeignete Massnahmen getroffen.
- e) Der Nutzen des ZVV-Netzes wird durch geeignete Kampagnen hervorgehoben. Mittels Kooperationen mit grossen Verkehrserzeugern und Vermarktung wird die Auslastung im Freizeit- und Einkaufsverkehr verbessert.
- f) Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons umgesetzt.
- g) Die Stärken des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung einer ökologischen Leistungserbringung werden gefördert.
- h) Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird in den Bereichen Fahrleistungserbringung und Aufgaben im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Marktverantwortung weiter verbessert.
- i) Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

Für die Fahrplanjahre 2009–2012 gilt:

- a) Um die Leistung der Hauptachsen nachfrageorientiert weiterzuentwickeln, wird auf eine nach wirtschaftlichen Kriterien ausgerichtete langfristige Planung der nationalen Projekte hingewirkt.
- b) Der ZVV setzt sich mit Nachdruck für die rechtzeitige Verwirklichung der Durchmesserlinie und einen raschen, zukunftsgerichteten Ausbau der Strecke Oerlikon-Flughafen-Winterthur ein.
- c) Dem Kapazitätsausbau sowie der Beschleunigung der nationalen Hauptachsen Richtung Zentralschweiz/Gotthard (Zimmerbergbasistunnel) sowie Richtung Bern/Basel wird hohe Aufmerksamkeit geschenkt.
- d) Im internationalen Verkehr stehen schnelle, nachfragegerechte Verbindungen mit den Wirtschaftsräumen der Nachbarländer im Vordergrund (Frankfurt, Mailand, München, Paris, Stuttgart).
- e) Der ZVV beteiligt sich aktiv an den Planungen des nationalen und internationalen Verkehrs. Bei Trasseekonflikten sucht er gemeinsam mit den zuständigen Stellen nach Lösungen.

III. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:

- a) Die Planungen für den weiteren Kapazitätsausbau der S-Bahn einschliesslich der SZU in den Jahren nach der Eröffnung der Durchmesserslinie werden fortgesetzt. Sie orientieren sich an den Zielen und Grundsätzen der S-Bahn-Vision und an den Ergebnissen der Studie S-Bahn 2012 und werden mit den Zielen und Vorstellungen der SBB und der SZU abgestimmt.
- b) Zur Bewältigung der stark wachsenden Verkehrsmengen im Limmat- und Glattal sowie in der Stadt Winterthur werden die Planungen für hochwertige Feinverteilersysteme (Stadtbahnen und Buskorridore) weitergeführt.

IV. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. März 2005.

V. Veröffentlichung von Dispositiv I bis IV im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

Einleitung

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit die Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der Rahmenkredit wird jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt und stellt ein kurzfristiges Steuerungsinstrument für diese Fahrplanperiode dar. Mit den Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich mittel- und langfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ab. Die vorliegenden Grundsätze beziehen sich im mittelfristigen Planungshorizont auf die Fahrplanjahre 2009–2010 und 2011–2012. Der langfristige Planungshorizont beginnt 2013 und ist zeitlich nicht begrenzt.

Die vorliegenden Grundsätze bauen auf dem Controlling-Konzept des Regierungsrates auf, das hinsichtlich der Bedürfnisse des ZVV

weiterentwickelt wurde. Ziel ist es, die wichtigsten Indikatoren festzulegen und daraus die zentralen Steuerelemente abzuleiten. Dazu werden vier Unternehmensziele formuliert, die sich direkt auf das Controlling-Konzept des Regierungsrates beziehen. In einem beigefügten Strategiebericht wird ausführlich begründet, mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen.

Der Strategiebericht orientiert sich an den verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption, die der Regierungsrat mit Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 146/1998 vom 23. Januar 2002 (Vorlage 3936) dargestellt hat. Er umfasst die Fahrplanjahre 2009–2010 und 2011–2012 und ersetzt den Strategiebericht für die Periode 2007–2010. Auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen aufbauend schreibt er diese fort. Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Leitsatz

Die Tendenzen der letzten Jahre sind ungebrochen und haben sich zum Teil noch verstärkt. Die Zahl der im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich lebenden und arbeitenden Bevölkerung wird auch in Zukunft weiter ansteigen. Der starke Zuwachs an Arbeitsplätzen in den Städten und den zentrumsnahen Gebieten und die Steigerung der Bevölkerungszahlen an der Peripherie führen zu wachsenden Verkehrsströmen. Sie werden die Kapazitäten sowohl auf der Strasse als auch auf dem S-Bahn-Netz und den Zubringerlinien ausschöpfen. Die Pendlerströme werden zudem komplexer. Neben den Strömen in die Zentren (Radialpendler) gewinnen die tangentialen Verbindungen an Bedeutung. Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur mit einem starken Wachstum der Gruppe der älteren Personen und die vermehrte Verlagerung von Freizeitaktivitäten in die Nacht beeinflussen zunehmend die Gestaltung der Mobilitätsleistungen.

Die Entwicklung der Verkehrsströme und die ausgeschöpften Strassenkapazitäten bieten gute Chancen, stellen aber auch hohe Anforderungen an den öffentlichen Verkehr. Da er in verschiedenen Bereichen ebenfalls an seine Kapazitätsgrenzen stösst, bedingt die Sicherung der Mobilität die rechtzeitige Verwirklichung der neuen Durchmesserlinie (neuer Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) und Anpassungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn. Das Wachstum des Verkehrs aus der Stadt Zürich in die Arbeitsplatzregion Glattal kann durch die schrittweise Inbetriebnahme der Glattalbahn aufgefangen werden. Die Buslinien sind auf die vorgesehenen Angebotsanpassungen der S-Bahn abzustimmen, und in den Agglomeratio-

nen sind weitere Taktverdichtungen vorzunehmen. Ein effizientes Kapazitätsmanagement und eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des Nachtnetzes ermöglichen die Bewältigung der künftigen Nachfrage bei einem kostendeckenden Betrieb. Neben der Pflege einer guten Servicequalität soll auch der Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Kundengruppen weiter vereinfacht werden.

Für die geplanten Angebotsanpassungen sind zusätzliche Mittel notwendig. Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird insgesamt auf jene Mittel beschränkt, die durch neue Angebote erforderlich werden.

Wirkungsebene

Auf der Wirkungsebene wird beurteilt, welche Verkehrsbedürfnisse bestehen und inwieweit das Verkehrsangebot den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden vermag. Einer der aussagekräftigsten Gradmesser des Erfolgs des Verkehrsangebots ist die Entwicklung der Nachfrage. Hier ist allein in den letzten fünf Jahren ein Wachstum von 14% zu verzeichnen. Die positive Entwicklung wurde auch durch die Preiserhöhung von 2004, der ersten seit acht Jahren, nicht gebrochen, was auf eine gute Kundenbindung hinweist. Der stärkste Zuwachs fand auf längeren Verbindungen statt, insbesondere von der Peripherie in die Zentren und aus ausserkantonalen Gebieten. Dieser Trend wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Dank durchgängiger Reiseketten wird die Nachfrage auch auf den Regionallinien sowie den Tram-, Stadtbahn- und Buslinien in den städtischen Gebieten und ins Glattal und Limmattal zunehmen. Für die Periode bis 2012 wird insgesamt eine Nachfragesteigerung von 20% erwartet. Sie ist mit gezielten Angebotsanpassungen aufzufangen, mit denen die Kapazitätsengpässe aufgehoben und das Marktpotenzial ausgeschöpft werden. Damit leistet der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität und zum Erhalt der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich.

Ein weiterer Massstab für die Akzeptanz des Verkehrsangebots ist die Kundenzufriedenheit. Hier wurde mit 76 Punkten im Jahr 2004 in einem anspruchsvollen Umfeld bereits ein gutes Niveau erreicht (2000: 73 Punkte). Eine weitere Steigerung auf 77 Punkte bis 2008 ist realistisch. Das anschliessende Halten dieses Niveaus ist mit grossen Herausforderungen verbunden, weil dasselbe Netz markant stärker beansprucht wird und die Kundenansprüche steigen. Kernpunkte der Leistungen bleiben deshalb die Themen Sauberkeit und Sicherheit, Gewährleistung von Pünktlichkeit und Anschlüssen sowie die Fahrgastinformation.

Die Massnahmen im Bereich Sauberkeit und Sicherheit sind auf Kurs. Der bestehende Massnahmenmix ist weiter zu optimieren und, wo es sinnvoll ist, durch Instrumente der Videosicherheit zu ergänzen. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit in einem immer dichter und stärker frequentierten Verbundnetz erfordern eine effiziente Qualitätssteuerung. Mit Hilfe eines finanziellen Anreizsystems für die Unternehmen im ZVV und die SBB soll das angestrebte Niveau der Kundenzufriedenheit in einem kostenbewussten Umfeld auch längerfristig gehalten werden.

Menschen mit einer Behinderung haben durch den laufenden Ersatz der bestehenden Busse durch Niederflurfahrzeuge und den Einsatz erster Niederflurtrams oder Niederflurtramteile (Sänften) punktuell Zugang zum öffentlichen Verkehr erhalten. In den nächsten Jahren sind die punktuellen Zugänge durch weitere Beschaffungen von Niederflurfahrzeugen und Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur zu einem System zu verbinden, das Menschen mit einer Behinderung durchgängige Reiseketten verschafft (Grobnetz). Soweit die bestehenden Zugangsbarrieren innerhalb der vom Bund vorgegebenen Übergangsfrist bis 2014 für das Grobnetz nicht im Rahmen ordentlicher Erneuerungen abgebaut werden können, werden zusätzliche Mittel beansprucht. Hier sind neben dem Kanton vor allem der Bund und die Gemeinden gefordert. Nur mit einem gemeinsamen, zeitlich und finanziell abgestimmten Engagement aller Partner kann das Grobnetz rechtzeitig verwirklicht werden. Der Zugang für Personen mit einer Behinderung ist zudem durch optische und akustische Fahrgastinformationen und behindertengerechte Ticketautomaten zu erleichtern.

Leistungsebene

Die Leistungsebene betrifft sämtliche Instrumente des Marketings: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Die Angebotsgestaltung ist durch die ausgelastete Bahninfrastruktur geprägt. Nach Abschluss der Angebotsausbauten im Rahmen der 3. Teilergänzungen sind vor Inbetriebnahme der Durchmesserlinie (2013 bis 2015) in den Hauptverkehrszeiten nur noch geringe Anpassungen möglich. Die Stossrichtung verlagert sich daher auf Systematisierungen des Angebots in den Nebenverkehrszeiten und auf Optimierungen im Stadtbahn-, Tram- und Busnetz. Hohe Bedeutung kommt der lückenlosen Vernetzung der Verkehrsmittel und der behinderungsfreien Fahrt der Busse im Strassenverkehr zu.

Als prioritäres Schlüsselprojekt wird weiterhin die rechtzeitige Verwirklichung der Durchmesserlinie vorangetrieben. Der Regierungsrat und der ZVV setzen sich weiter mit Nachdruck dafür ein, dass die Finanzierung des Bundesanteils sichergestellt wird und die schrittweise Inbetriebnahme der ersten Etappe per Fahrplanwechsel 2013 gewährleistet ist. Wie schon in der Vorlage zur Durchmesserlinie angekündigt wurde, wird ein ergänzendes Ausbaupaket unumgänglich (4. Teilergänzungen S-Bahn). Zur Ermittlung des Optimums zwischen den zweckmässigen Verbesserungen und den notwendigen Mitteln werden die entsprechenden Planungen weiter vertieft.

Die anhaltend dynamische Entwicklung in einzelnen Quartieren der Stadt Zürich und in den stadtnahen Gemeinden führt zu einer Verlagerung der grossen Verkehrsströme. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme der Glattalbahn zwischen 2007 und 2011 und der Tramnetzerweiterung Zürich-West werden wichtige Schritte zur Erweiterung des Liniennetzes vollzogen. Weitere Anpassungen setzen auf Grund des hohen Investitionsbedarfs Planungen voraus, mit denen eine sinnvolle Priorisierung vorgenommen werden kann.

Der Feinverteiler in den Gemeinden im näheren Umkreis der Stadt Zürich soll qualitativ und soweit vertretbar auch quantitativ auf ein städtisches Niveau angehoben werden. Die Nachfrage im Binnen- und Zupendlerverkehr der Städte Zürich und Winterthur soll weiter gesteigert werden. Im übrigen Kantonsgebiet wird entsprechend der Nachfrage eine lückenlose Vertaktung angestrebt. Die Kapazitätsengpässe auf den Strassen wirken sich zunehmend negativ auf die Zuverlässigkeit der Busse aus, was zu Anschlussbrüchen und verlängerten Reisezeiten führt. Der behinderungsfreien Fahrt ist künftig grösseres Gewicht zu geben. Die Bevorzugung der Busse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und die Erhöhung des Anteils an Busspuren stellen nachhaltige Lösungsansätze dar.

Die Nachfrage auf dem Nachtnetz hat sich schon kurz nach seiner Einführung überaus stark entwickelt, was zu verschiedenen Kapazitätsengpässen geführt hat. Das hohe Fahrgastaufkommen führte dank dem Nachtzuschlag von Fr. 5 pro Fahrgast bereits im zweiten Betriebsjahr (2004) zur vollen Kostendeckung. Auf Grund der bestehenden Kapazitätsengpässe und der stark steigenden Nachfrage soll das Nachtnetz weiter ausgebaut werden. Im ganzen Verbundgebiet soll grundsätzlich ein Stundentakt angeboten werden. Eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des Nachtnetzes und ein Kapazitätsmanagement decken die künftige Nachfrage ab und ermöglichen einen vollumfänglich kostendeckenden Betrieb.

Die Bekanntheits- und Image-Werte des ZVV haben sich auf einem guten, aber noch steigerungsfähigen Niveau eingependelt. Trotz-

dem weiss die Mehrheit der Kundinnen und Kunden des ZVV nicht auf Antrieb, dass innerhalb der gelösten Zonen alle Verkehrsmittel benutzt werden können. Die künftige Marktbearbeitung wird sich darauf konzentrieren, den Netznutzen vermehrt zu kommunizieren. Als Schwerpunkte der Kommunikation werden die Themen Verkehrsangebote, Netzmarke ZVV und Ticketsortiment gesetzt. Die Präsenz der Marke ZVV soll dort gesteigert werden, wo es um Informationen über das Netz, den Tarif und die Gültigkeit der Tickets geht.

Der ZVV hat zusammen mit Nachbarverbunden und SBB per Fahrplanjahr 2005 ein kundenfreundliches Abonnement, den «Z-Pass», für Fahrten über die Verbundgrenzen eingeführt. Die Nachfrage nach diesem neuen Angebot entwickelte sich sehr gut und übertraf die Prognosen. Durch eine Vervollständigung des Sortiments des Tarifverbundes «Z-Pass» soll der Zugang zum öffentlichen Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich weiter vereinfacht werden.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene beantwortet die Frage, wie das aus den Wirkungs- und Leistungszielen abzuleitende Angebot finanziert werden soll. Massgebende Zielgrösse ist die Kostenunterdeckung. Die geplanten Anpassungen und Qualitätsverbesserungen führen in den nächsten Jahren zu einem steigenden Mittelbedarf. Die Planperiode ist zudem durch eine rege Investitionstätigkeit geprägt, die unter anderem auch auf grössere Rollmaterialbeschaffungen zurückzuführen ist (S-Bahn, Tram). Gleichzeitig ist mit etwas höheren Zinsen zu rechnen, so dass insgesamt von einem starken Anstieg der Kapitalkosten auszugehen ist. Zudem führt die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) zu einer Mehrbelastung für den ZVV, weil die Beitragssätze des Bundes an die Abgeltungen im Regionalverkehr gekürzt werden.

Die Kostenunterdeckung wird in den nächsten Jahren ansteigen. Ein Teil der zusätzlichen Kosten wird durch das Nachfragewachstum kompensiert, das zu zusätzlichen Einnahmen aus dem ZVV-Tarif führt. Ein weiterer Teil soll durch Produktivitätssteigerungen und durch periodische Tarifanpassungen, die mindestens die auflaufende Teuerung auffangen, abgedeckt werden. Der teuerungsbereinigte Anstieg der Kostenunterdeckung soll sich daher im Rahmen der finanziellen Belastungen aus den neuen Angebotsanpassungen bewegen.

Die für die Angebotsanpassungen erforderlichen Infrastrukturinvestitionen werden durch den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert. Die zeitliche Planung ist mit den kreditrechtlich bewilligten

oder den noch zu bewilligenden Infrastrukturanpassungen abgestimmt. Die Planung erfolgt im Rahmen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) des Regierungsrates und ist mit der Investitionsplanung des ZVV abgestimmt.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Die Versorgungsträgerebene befasst sich mit dem Verhältnis zwischen dem ZVV (strategische Planung, Leistungsbestellung) und den Verkehrsunternehmen (Leistungsersteller). Auf der Prozessebene wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung betrachtet und bewertet. Damit wird die Wirtschaftlichkeit des Systemmanagements weiter gesteigert. Aufgaben, die für das ganze Verbundgebiet sinnvoll zusammengefasst werden können, werden an ein oder mehrere Verkehrsunternehmen vergeben. Ein weiteres Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen auf der Grundlage von Zielvereinbarungen. Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis verpflichten sich in einer Zielvereinbarung, ihre Leistungen zu verbessern. Ausschreibungen sind nur vorgesehen, wenn erforderliche Effizienz- und Qualitätsverbesserungen über Zielvereinbarungen nicht erreicht werden können. Werden Leistungen ausgeschrieben, werden die Sozialverträglichkeit von Leistungsausschreibungen mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen sowie die Umweltverträglichkeit gesichert. Da sich die Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen bewährt hat, soll in der Regel auch in Zukunft auf ein periodisches Ausschreiben zu Gunsten einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den bestehenden Unternehmen verzichtet werden.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

Das ausgelastete Schienennetz führte mit der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 im Jahr 2004 zu ernsthaften Interessenkonflikten zwischen Fernverkehr, S-Bahn und Güterverkehr. Zurzeit entwickeln die SBB im Auftrag des Bundes ein Angebotskonzept, um weitere Ziele, die in Bahn 2000 gesetzt wurden, erreichen zu können. Die Angebots- und Baupakete werden in einer Gesamtschau auf Bundesebene beurteilt, damit klare Prioritäten gesetzt werden können. Da der S-Bahn-Verkehr mehrheitlich auf denselben Bahnstrecken wie der Fernverkehr abgewickelt wird, sind weitere Infrastrukturausbauten

notwendig. Wegen der beschränkten Mittel ist eine Abstimmung zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr, aber auch mit dem Güterverkehr unabhängig. Die ausgelastete Infrastruktur wird vermehrt zu Trasseekonflikten führen. Der ZVV setzt sich deshalb für nachfrageorientierte, netzoptimierende Lösungen ein.

Für die Verbesserungen der Anschlüsse der Schweiz an die Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV) im Ausland wurde auf Bundesebene im Jahr 2005 die Finanzierung für Ausbauten gesichert. Im Raum Zürich sind Ausbauten zwischen Bülach und Schaffhausen sowie im Raum Effretikon vorgesehen. Kürzere Reisezeiten werden auf den Verbindungen nach München und Paris ermöglicht.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Verkehr wird auch im nächsten Jahrzehnt anhalten. Bis 2015 werden auf der S-Bahn Zürich 40%, bis 2025 rund 80% Mehrverkehr gegenüber 2004 erwartet. Auf Grund der heute weitgehend ausgelasteten Infrastruktur sind daher schrittweise weitere Anpassungen des Schienennetzes unabdingbar, um den prognostizierten Nachfragezuwachs noch bewältigen zu können.

Die Durchmesserlinie als Kernelement jedes weiteren Anpassungsschrittes soll in den Jahren 2013/2015 eröffnet werden. Ergänzende Infrastrukturanpassungen sind in Planung. Sie sollen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn zeitgleich mit der Durchmesserlinie verwirklicht werden. Dabei werden auch die weitere Entwicklung berücksichtigt und die Aufwärtskompatibilität für künftige Ergänzungsvorhaben sichergestellt. Leitlinie für die Angebotsverdichtung bildet die im Jahr 2000 vorgestellte S-Bahn-Vision, die den Viertelstundentakt für alle grösseren Gemeinden sowie den Nahbereich der Stadt Zürich vorsieht. Direktverbindungen zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten und beschleunigte Verbindungen von den Gemeinden im Umland des Kantons Zürich sind die weiteren Gestaltungselemente.

Für den nationalen Verkehr bildet der Ausbau der Korridore Zürich–Winterthur, Zürich–Olten und Zürich–Zug die Grundlage für weitere Angebotsverdichtungen und Reisezeitverkürzungen. Die Anliegen des Kantons Zürich sind dabei gezielt in die Planungen auf nationaler Ebene einzubringen.

Die weitere Entwicklung von Tram- und Stadtbahnen wird wesentlich durch die sich rasch wandelnden Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich und im näheren Agglomerationsgürtel getrieben. Die entspre-

chenden Planungen werden unter Berücksichtigung der langen Vorlaufzeiten gezielt weiterverfolgt.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Diener

Der Staatsschreiber:

Husi