

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

(vom 5. März 2018)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. Dezember 2017,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2020–2023

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2023 (Grundlage 2015) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird schrittweise angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- 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. Gleichzeitig wird eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads angestrebt.
- e) Die Verkehrsleistungen werden 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 in den Jahren nach den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn werden fortgesetzt. Ein erster Umsetzungsschritt der S-Bahn 2. Generation (S-Bahn 2G) ist mit dem Bau des Brüttener Tunnels und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorgesehen. Die Planungen werden zeitlich auf den Ausbauschnitt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes für den Bahnausbau (STEP) und die Finanzierbarkeit durch den Bund abgestimmt.

Bereits kurz nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen zeichnen sich erneut zahlreiche Kapazitätsengpässe ab. Es soll daher geprüft werden, ob einzelne Engpässe durch Vorziehen kleinerer Ausbauten des STEP-Ausbauschnitts 2030 vorzeitig behoben werden können.

b) Tram- und Stadtbahnen

Die 1. Etappe der Limmattalbahn wird 2019 in Betrieb genommen, die 2. Etappe Ende 2022. Für das Tram Zürich Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden die Projektierungsarbeiten begonnen. Die Projektierungsarbeiten für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel werden nach einem entsprechenden politischen Entscheid eingeleitet. Die Entwicklungen rund um den Flugplatz Dübendorf werden beobachtet.

c) Bus

Im Busnetz werden eine sehr gute Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und ein attraktives Angebot angestrebt. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wird vorangetrieben (Eigentrasseierung, dichter Takt). Das Anliegen der behinderungsfreien Fahrt ist unter Berücksichtigung einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Nachdruck zu verfolgen. Wo es die Nachfrage erfordert, werden Taktlücken geschlossen oder die Betriebszeiten harmonisiert.

d) Nachtnetz

Das Nachtnetz soll nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden. Es ist weiterhin kostendeckend zu betreiben.

Es ist zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden kann und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang sind auch weitere Rahmenbedingungen wie die Finanzierung des Nachtangebots neu zu beurteilen.

e) Schifffahrt

Über die Wirksamkeit des zwecks Verminderung der Kostenunterdeckung eingeführten Schiffszuschlags werden jährliche Zwischenberichte erstellt (jeweils im ersten Quartal des Folgejahres) und nach Ablauf von drei Betriebsjahren umfassend Bericht erstattet. Die Berichte bilden die Grundlage für die nächsten Grundsätze des ZVV (2022–2025), in deren Rahmen über den weiteren Bestand des Schiffszuschlags oder allfällig zu prüfende alternative Lösungsansätze entschieden wird.

Qualitätssteuerung

Die Schwerpunkte Zuverlässigkeit, Störungsmanagement, Sicherheit, Sauberkeit und Personalverhalten erreichen im ZVV-Gebiet eine homogene Qualität auf dem angestrebten Niveau. Dazu werden die Leistungen der einzelnen Verkehrsunternehmen laufend gemessen und, sofern nötig, Anreize für Verbesserungen geschaffen.

Fahrgastinformation

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

Vertrieb

Die Digitalisierung des Vertriebs wird konsequent weitergeführt, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter zu vereinfachen. Der ZVV unterstützt entsprechende nationale Vorhaben zur Entwicklung und Standardisierung von Systemen der automatischen Reiseerfassung und Preisberechnung. In diesem Zusammenhang überprüft der ZVV auch mögliche Veränderungen am Markt und wie der Tarif im Hinblick auf unterschiedliche Nutzungsmuster in verschiedenen Teilmärkten

ten weiterentwickelt werden kann. Auch sind die Bedürfnisse von Personen zu beachten, welche die digitalen Vertriebskanäle für sich persönlich nicht nutzen können oder wollen oder die von ausserhalb des Raums Zürich bzw. der Schweiz anreisen. Für sie sind geeignete Alternativen vorzusehen.

Der Vertrieb wird sinnvoll mit den übrigen Schritten des Kundenprozesses verknüpft. Angesichts der weiteren Verlagerung des Verkaufs in die digitalen Kanäle sind Entwicklungen in der bedienten und in der selbstbedienten Marktpräsenz (Ticketautomaten) vor Ort aufmerksam zu beobachten. An einer Grundversorgung mit bedienter Marktpräsenz wird unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte festgehalten.

Auf nationaler Ebene setzt sich der ZVV für Vertriebsstandards ein, die eine angemessene Präsenz der regionalen Marken als verantwortliche Ansprechpartner vor Ort ermöglichen.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Die gesetzliche Umsetzungsfrist des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2024 erfordert eine Priorisierung der Massnahmen für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs. Der ZVV setzt sich bei den weiteren zuständigen Stellen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit für eine kohärente Umsetzung von Massnahmen ein.

Ökologie

Der Energieverbrauch und Schadstoffausstoss pro Personenkilometer werden gesenkt.

Die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen (Hybridbussen und Trolleybussen), die dem neuesten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, wird unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefördert.

Für den frühestens ab 2019 vorgesehenen Baubeginn für die Umstellung der Dieselbuslinien 69 und 80 der Verkehrsbetriebe Zürich auf Trolleybusbetrieb soll in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit durch den Bund (Agglomerationsprogramm) und den Kanton eine Kreditvorlage ausgearbeitet werden.

Marktbearbeitung

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

Der öffentliche Verkehr wird in jenen Fällen als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, in denen er diese Dienstleistung wirtschaftlich erfüllen 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 und die angestrebte Verbesserung des Kostendeckungsgrads sollen in Abhängigkeit von den finanziellen Entwicklungen und der Marktsituation sowie der Angebotsausbauten durch Preisanpassungen finanziert werden.

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 Verbesserung 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.

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 15. Februar 2016.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Karin Egli-Zimmermann

Der Sekretär:

Roman Schmid