



Kanton Zürich  
Regierungsrat



## Medienmitteilung

9. Juli 2026

kommunikation@sk.zh.ch  
www.zh.ch

# ZVV-Strategie und Rahmenkredit: Weichenstellungen für einen weiterhin starken öffentlichen Verkehr

**Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die Strategie des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) für die Jahre 2029 bis 2032. Angesichts der weiterhin steigenden Nachfrage und der politischen Verlagerungsziele hält der ZVV an der bisherigen Strategie des Angebotsausbaus fest. Gleichzeitig gilt es, die hohe Qualität und die langfristige Finanzierbarkeit des Angebots in einem anspruchsvollen Umfeld sicherzustellen. Zusammen mit der Strategie beantragt der Regierungsrat einen Rahmenkredit von 972.2 Mio. Franken zur Deckung des Defizits des ZVV in der nächsten Fahrplanperiode 2027/2028.**

Finanzierungs- und Planungssicherheit sind im öffentlichen Verkehr entscheidende Erfolgsfaktoren, damit dieser seine zentrale Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität weiter erfüllen kann. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat deshalb alle zwei Jahre die mittel- und langfristigen Grundsätze über Angebot und Tarif des Zürcher Verkehrsverbundes (kurz: ZVV-Strategie). In der neuesten Ausgabe werden die Weichen und Prioritäten für den Zeitraum 2029 bis 2032 gestellt.

### **Wachsende Nachfrage abdecken und Modalsplitanteil erhöhen**

Die Bevölkerung im Kanton Zürich wächst gemäss Prognosen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich bis 2035 um rund 145'000 Personen. Parallel dazu dürfte die Zahl der Beschäftigten ungefähr im gleichen Umfang steigen. Entsprechend ist mit einer weiter steigenden Mobilitätsnachfrage zu rechnen.

Dem öffentlichen Verkehr kommt bei der Bewältigung dieser Nachfrage sowie der Erreichung der Raumplanungs- und Klimaziele eine zentrale Rolle zu. Der ZVV will deshalb nach wie vor den Anteil des öffentlichen Verkehrs am kantonalen Modalsplit bis 2040 auf mindestens 40 Prozent erhöhen. Diese ambitionierte Vision steht im Einklang mit dem im kantonalen Richtplan verankerten Verlagerungsziel. Entsprechend muss der öffentliche Verkehr weiter gestärkt werden. Entscheidend dafür ist ein qualitativ hochstehendes öV-Angebot mit hoher Zuverlässigkeit, kurzen Reisezeiten und einem hohen Sicherheitsniveau. Das gilt für den klassischen Pendelverkehr wie auch im Freizeitverkehr. Zudem müssen geplante Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel ohne Verzögerung umgesetzt und weitere Planungen vorangetrieben werden.

### **S-Bahn: Keine Ausbauten im Strategiehorizont**

Das Herzstück des öV-Angebots im Grossraum Zürich, die Zürcher S-Bahn, ist schon heute sehr stark ausgelastet. Umfangreiche Angebotserweiterungen sind aber erst wieder mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, der Umsetzung des Projekts Mehr-Spur Zürich–Winterthur und den notwendigen ergänzenden Infrastrukturausbauten gegen Ende des nächsten Jahrzehnts möglich. Da der Bund derzeit sämtliche

Bahnausbauprojekte im Rahmen des Projekts «Verkehr '45» überprüft, bestehen jedoch erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich Finanzierung und Zeitplanung. Für den Regierungsrat und den ZVV sind eine verzögerungsfreie Umsetzung der erforderlichen Projekte in der Region Zürich alternativlos.

### **Weitere Potenziale im Tram- und Busnetz ausschöpfen**

In der Strategie stehen dementsprechend Projekte im Bereich der Tram- und Stadtbahnen im Fokus, da sie leistungsfähige, zuverlässige und qualitativ hochwertige Verbindungen anbieten. Nach Vorliegen der Baubewilligungen und Kreditbeschlüsse sollen die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis Kloten Industrie sowie das Tram Affoltern umgesetzt und ab 2031 in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus sollen die nächsten Projekte aufgelegt werden: Für die Tramtangente Nord in der Stadt Zürich starten nächstes Jahr die Projektierungsarbeiten. Ab 2029 soll zudem – abgestimmt auf die Entwicklung des Innovationsparks Zürich – die Projektierung der Verlängerung der Glattalbahn im Korridor Stettbach–Dietlikon beginnen.

Auch beim Busnetz wird ein attraktives und zuverlässiges Angebot mit ausreichenden Kapazitäten angestrebt. Hier ist die Situation besonders herausfordernd, da die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse aufgrund von weniger Platz, Staus und Geschwindigkeitsbeschränkungen immer mehr unter Druck gerät. Deshalb haben Massnahmen zur Sicherung der bestehenden Qualität erste Priorität. In zweiter Priorität werden nachfragestarke Linien gezielt aufgewertet und neue Potenziale durch zusätzliche Linien erschlossen.

### **Versuch: Ausdehnung des Nachtnetzes auf Wochentage**

Weitere Möglichkeiten, den Modalsplit zu verbessern, bestehen auch in der Nacht. Immer mehr Dienstleistungen sind rund um die Uhr und an allen Wochentagen zugänglich. Viele Menschen arbeiten auch nachts oder in den frühen Morgenstunden. Ein reduziertes Nachtnetz an Werktagen könnte die nächtliche Betriebslücke im öffentlichen Verkehr nachfragegerecht schliessen. Im Strategiehorizont soll deshalb versuchsweise ein reduziertes Nachtbusangebot an Werktagen in und zwischen den Städten Zürich und Winterthur eingeführt werden.

### **Einfache Nutzung des öV dank zeitgemäsem Vertrieb und Tarif**

Der ZVV arbeitet weiter auf einen noch einfacheren Zugang zum öffentlichen Verkehr für möglichst alle Fahrgäste hin. Dazu entwickelt der ZVV den digitalen Vertrieb konsequent im Sinne der Fahrgäste weiter. Gleichzeitig werden Beratung und Verkauf per Telefon für nicht digitalaffine Personen als Alternative ausgebaut. Auch eine Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen soll bestehen bleiben. Schliesslich müssen auch kundenfreundliche Nachfolgelösungen für die Ticketautomaten im nächsten Jahrzehnt gesucht werden.

Beim Tarif bestehen enge Verflechtungen und Abhängigkeiten zur nationalen Branche des öffentlichen Verkehrs. Der ZVV soll sich weiterhin aktiv für die Interessen der Fahrgäste in der Region Zürich einsetzen.



## **Finanzen: Höherer Rahmenkredit 2027/2028 und anspruchsvolle Folgejahre**

Die Kosten steigen im Strategiehorizont trotz der steigenden Fahrgastzahlen stärker als die Einnahmen. Das hat mehrere Gründe: Einerseits muss das Angebot wesentlich ausgebaut werden, um die Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zu erreichen. Andererseits verursachen die Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie, der Substanzerhalt, die Flottenerneuerung und der Ausbau von Werkstätten, Depots und Garagen hohe Kosten. Der Kostendeckungsgrad soll trotz des Kostenanstiegs weiterhin über 60 Prozent gehalten werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen u.a. die Verkehrsunternehmen im Verbund künftig noch mehr Synergien nutzen. Zudem ist auch das bestehende Verkehrsangebot kritisch auf seine Effizienz und seinen Nutzen zu prüfen.

Für das Jahr 2027 wird eine Kostenunterdeckung von 481.2 Mio. Franken veranschlagt, im Jahr 2028 sind es 491 Mio. Franken. Insgesamt umfasst der beantragte Rahmenkredit für beide Jahre somit 972.2 Mio. Franken.

Die Regierungsratsbeschlüsse [Nr. 646/2026](#) und [Nr. 647/2026](#) sind unter [zh.ch/rrb](https://www.zh.ch/rrb) verfügbar.

Ein Foto ist in der Internetversion dieser Medienmitteilung unter [zh.ch/news](https://www.zh.ch/news) verfügbar.