



Kanton Zürich



Medienmitteilung Regierungsrat

14. Juli 2017

Kommunikationsabteilung des Regierungsrates
kommunikation@sk.zh.ch
www.zh.ch

ZVV-Strategie und Rahmenkredit: Finanzielle Stabilität in wandelndem Umfeld

ki. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die Strategie 2020–2023 des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV. Gleichzeitig beantragt er einen Rahmenkredit für den ZVV von 709 Millionen Franken für die Fahrplanperiode 2018/2019.

Das Defizit des ZVV nimmt in den nächsten zwei Jahren insgesamt leicht ab. Damit erfüllt er die Vorgaben der kantonalen Leistungsüberprüfung 2016 (Lü16) sowie seine eigenen Ziele: Das Defizit soll sich mittelfristig nur im Rahmen des Wirtschaftswachstums entwickeln und der Kostendeckungsgrad soll sich weiter verbessern. Beim Verkehrsangebot sind nach der Fertigstellung der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn vorerst keine grösseren Anpassungen möglich.

Leichte Abnahme des Rahmenkredits für die Jahre 2018/2019

Für das Jahr 2018 wird eine Kostenunterdeckung von 339 Millionen Franken veranschlagt. Aufgrund der Massnahmen der Lü16 stehen im Fahrplanjahr 2018 beschränkt Mittel für Angebotsanpassungen zur Verfügung. Neben der Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke können nur wenige Kapazitätsengpässe beseitigt werden.

Im Jahr 2019 wird das Angebot wieder stärker ausgebaut: Die dritte und letzte Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn bringt zahlreiche Veränderungen und Verbesserungen mit sich. Diese betreffen vor allem das Schienennetz im Raum Winterthur, im Weinland und im Tösstal. Auch die Busnetze erfahren dadurch Anpassungen. Hinzu kommen im Verlauf des Jahres 2019 die Einführung der S20 am rechten Zürichseeufer sowie die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Limmattalbahn. Aufgrund dieser Angebotsausbauten wird die Kostenunterdeckung im Jahr 2019 voraussichtlich rund 370 Millionen Franken betragen.

Insgesamt beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat für die nächsten zwei Jahre somit einen Rahmenkredit von 709 Millionen Franken. Das sind 3 Millionen Franken weniger als für die laufende Fahrplanperiode 2016/2017. Der ZVV erfüllt damit die politischen Zielsetzungen.

Steigende Nachfrage und rascher Wandel erfordern Flexibilität

Das mittelfristige Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum führt zu einer kontinuierlich steigenden Nachfrage. Für den Zeitraum bis 2023 sehen die Prognosen des ZVV einen Zuwachs der Nachfrage von rund 20 Prozent vor.

Nebst dem Kernthema des Verkehrsangebots müssen in der Strategieperiode auch die Rahmenbedingungen laufend analysiert werden. Die Megatrends Digitalisierung und Urbanisierung beeinflussen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und somit indirekt auch



den öffentlichen Verkehr. Ziel des ZVV muss es sein, auch in einem komplexen Umfeld weiterhin flexibel reagieren und optimale Lösungen für die Fahrgäste anbieten zu können.

Bahnangebot: Keine grösseren Anpassungen möglich

Der Abschluss der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn führt im Dezember 2018 nochmals zu Kapazitätssteigerungen auf mehreren Korridoren. Danach sind vorerst keine grösseren Anpassungen am S-Bahn-Angebot mehr möglich. Voraussetzung für einen weiteren Ausbau sind der Bau des Brüttenertunnels auf der Strecke zwischen Winterthur und Zürich und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Seit 2016 beschliesst jedoch der Bund abschliessend solche Eisenbahninfrastruktur-Projekte und die Finanzierung erfolgt über den nationalen Bahninfrastrukturfonds. Die beiden genannten Projekte sind für den nächsten Ausbauschritt STEP 2030 vorgesehen. Der Regierungsrat wirkt mit Nachdruck auf deren Umsetzung hin.

Stadtbahnen und Busse als effiziente Feinverteiler

Die Limmattalbahn wird in der Strategieperiode vollständig in Betrieb genommen. Sie fungiert im wachsenden Siedlungsgebiet Limmattal zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG als effizienter Zubringer zur S-Bahn und als Feinverteiler. Für das Tram Zürich Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie sollen in der Strategieperiode die Vorprojekte vorliegen. Ebenfalls gestartet werden die Projektierungsarbeiten für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel. Im Busnetz liegt der Fokus grundsätzlich auf der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit) und der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten. Rund um den Flughafen werden die Betriebszeiten nachfragegerecht ausgebaut.

Grössere Angebotsanpassungen erfolgen letztmals vor der Strategieperiode: Ende 2018 im Zuge der letzten Etappe der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn sowie 2019 im Rahmen der Einführung der Limmattalbahn.

Qualität halten und Chancen der Digitalisierung nutzen

Der ZVV strebt weiterhin eine hohe Qualität der Leistungen im öffentlichen Verkehr an. Der Fokus liegt auf den Schwerpunkten Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Personalverhalten, Sicherheit und Information bei Störungen. Angesichts der steigenden Fahrgastzahlen und der damit verbundenen Aus- und Belastung von Fahrzeugen und Infrastruktur stellt dies eine grosse Herausforderung dar.

Die Entwicklungen im Rahmen der Digitalisierung eröffnen viele Chancen und Möglichkeiten, insbesondere im Bereich der Fahrgastinformation. Auch neue Systeme zur digitalen Reiseerfassung und Preisberechnung werden den Zugang zum öffentlichen Verkehr und dessen Nutzung weiter vereinfachen. Fahrplanangebot, Tarifauskunft sowie Ticketkauf werden für die Kunden einfach verknüpft. Der ZVV arbeitet aktiv mit an nationalen Vorhaben zur Entwicklung und Standardisierung solcher Systeme.

Schliesslich werden die Lücken in den hindernisfreien Transportketten bis 2024 nahezu geschlossen sein. Hierfür sind ordentliche Sanierungen und Ausbauten von Haltestellen und Bahnhöfen nötig sowie niederflurige Fahrzeuge. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt



gemeinsam mit den zuständigen Partnern und unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit. Sie bringen einen grossen Nutzen für gehbehinderte Menschen, Personen mit Alterbeschwerden sowie Reisende mit Gepäck.

Finanzielle Stabilität als Ziel

Die Kostenunterdeckung des ZVV soll sich in den nächsten Jahren entsprechend der finanziellen Zielsetzung im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bewegen. Sowohl die Nachfrage als auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs nehmen stetig zu, und dies stärker als die wirtschaftliche Entwicklung gemäss BIP. Deshalb sind der ZVV und die Verkehrsunternehmen einerseits gefordert, die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung kontinuierlich weiter zu verbessern. Andererseits werden auch weiterhin Tarifmassnahmen erforderlich sein, um die finanziellen Zielsetzungen zu erreichen. Diese Anpassungen erfolgen jedoch grundsätzlich dann, wenn Angebotsausbauten es erforderlich machen und sofern die Marktbedingungen es zulassen. Diese Einschätzung muss jeweils sorgfältig unter Abwägung aller Einflussfaktoren getroffen werden.

Die Regierungsratsbeschlüsse [Nr. 573/2017](#) und [Nr. 574/2017](#) sind unter www.rrb.zh.ch verfügbar.

Rahmenkredit für den ZVV:

Der Rahmenkredit deckt diejenigen Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, die nicht durch den Verkehrsertrag oder Nebenerträge gedeckt werden. Er wird zur Hälfte durch die Gemeinden und zur Hälfte durch den Kanton finanziert. Der Kantonsrat befindet alle zwei Jahre darüber (§ 26 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr).