



Kanton Zürich
Regierungsrat



Medienmitteilung

11. Juli 2019

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

ZVV-Strategie 2022–2025 und Rahmenkredit 2020/2021: Qualitativ hochstehendes öV-Angebot wahren und Finanzierbarkeit sicherstellen

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die Strategie des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) für die Jahre 2022 bis 2025. Die Hauptstossrichtungen aus der letzten ZVV-Strategie behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Sie berücksichtigen aber auch das sich rasch wandelnde Umfeld in der Welt der Mobilität. Gleichzeitig mit der Strategie beantragt der Regierungsrat einen Rahmenkredit von 684 Millionen Franken zur Deckung des Defizits des ZVV in der nächsten Fahrplanperiode 2020/2021. Für beide Jahre sind keine Tarifierhöhungen im ZVV vorgesehen.

Der Rahmenkredit deckt die Kosten des öffentlichen Verkehrsangebots im Kanton Zürich für die nächsten zwei Jahre, die nicht durch den Verkehrsertrag und Nebenerträge gedeckt werden. Er wird zur Hälfte durch die Gemeinden und zur Hälfte durch den Kanton finanziert.

In der Strategie des ZVV wird alle zwei Jahre aufgezeigt, mit welchen Stossrichtungen und Massnahmen der ZVV seine mittelfristigen Ziele in Bezug auf das Verkehrsangebot und die Nachfrage, die Finanzen, die Qualität sowie die Umwelt erreichen will.

Rahmenkredit 2020/2021

Der ZVV hat das finanzpolitische Ziel, dass sich sein Defizit mittelfristig nur im Rahmen des Wirtschaftswachstums entwickeln soll. Mit dem vorliegenden Rahmenkredit von 684 Millionen Franken für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 wird diese Vorgabe erneut erreicht. Der Rahmenkredit liegt 25 Millionen Franken unter demjenigen für die laufende Fahrplanperiode.

Mit den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wurde zwischen 2014 und 2018 der grösste Angebotsausbau in der Geschichte des ZVV erfolgreich umgesetzt. In den kommenden zwei Jahren liegt der Fokus mehrheitlich auf diversen Massnahmen zur Festigung dieses neuen Angebots sowie auf der Sicherstellung einer hohen Pünktlichkeit und Verlässlichkeit. Der Aufwand steigt voraussichtlich nur geringfügig und das Wachstum der Erträge dürfte insgesamt grösser ausfallen. Für das Jahr 2020 wird eine Kostenunterdeckung von 348 Millionen Franken veranschlagt, im Jahr 2021 sind es rund 336 Millionen Franken. Für beide Jahre ist keine Tarifierhöhung vorgesehen. Die letzte Tarifierhöhung im ZVV erfolgte im Dezember 2016.

ZVV-Strategie 2022–2025: Grössere Angebotsausbauten bei der S-Bahn erst wieder im Zeitraum 2035 möglich

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird aufgrund des Wachstums der Bevölkerung und der Beschäftigten im Kanton Zürich bis 2025 um 20 Prozent ansteigen. Diese Zunahme soll

abgestimmt auf die angestrebte Raumentwicklung abgedeckt werden. Hierfür sind auch in den nächsten Jahren Angebotsausbauten notwendig.

Das S-Bahn-Angebot konnte in den letzten Jahren dank der Durchmesserlinie und den Infrastrukturausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen stark ausgebaut werden. Für einen weiteren Ausbau sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig: Der Brüttenertunnel auf der Strecke Winterthur–Zürich und der Bau eines vierten Gleises am Bahnhof Stadelhofen sind vom Bundesparlament im Rahmen von STEP2035 beschlossen und werden im Horizont 2035 fertig gebaut sein. Bereits in der Strategieperiode werden aber mancherorts markante Kapazitätsengpässe auftreten. Der ZVV setzt sich deshalb dafür ein, dass durch gezielte Infrastrukturmassnahmen und durch allfälliges Vorziehen von einzelnen Projekten einige Engpässe bereits im Horizont 2027 behoben werden können. Zusätzlich wird die Infrastruktur im Einzugsgebiet der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) im Rahmen der «Gesamtschau SZU» gezielt ausgebaut, wodurch der Betrieb stabilisiert wird.

Umfangreiche Investitionen in Stadtbahnen und im Busnetz

Bis 2022 wird die Limmattalbahn zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG vollständig in Betrieb genommen. Für das Tram Zürich Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden die nächsten Projektschritte vorangetrieben. Abhängig vom Volksentscheid und der Sicherung der Finanzierung durch den Kanton werden auch die Projektierungsarbeiten für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel gestartet.

Im Busnetz soll eine gute Qualität sichergestellt werden. Die Busse sollen zuverlässig verkehren und wo nötig werden Kapazitätsengpässe behoben. Ebenso wichtig ist, dass der öffentliche Verkehr insgesamt behinderungsfrei fahren kann und nicht verzögert wird. Nach Möglichkeit sind deshalb Busspuren und Busbevorzugungen einzurichten.

Energieeffizienz des öffentlichen Verkehrs soll weiter verbessert werden

Der öffentliche Verkehr erbringt seine Verkehrsleistungen schon heute energieeffizient. Ungeachtet dessen wird ein noch geringerer Energieverbrauch pro Personenkilometer angestrebt. Dazu werden beispielsweise und wo sinnvoll marktreife und wirtschaftlich vertretbare Alternativen zu Dieselnissen beschafft, die den betrieblichen Anforderungen entsprechen. In den Städten werden Umstellungen von Dieselnissen auf Trolleybusbetrieb vorangetrieben, und im Bereich der Batteriebusse werden Erfahrungen gesammelt.

Wandelndes Umfeld in der Welt der Mobilität

In der Weiterentwicklung seiner Angebote berücksichtigt der ZVV auch Megatrends wie die Digitalisierung, die Individualisierung oder die Urbanisierung, um optimale Lösungen für die Fahrgäste anbieten zu können. Insbesondere sind Entwicklungen im Bereich neuer Mobilitätsangebote aufmerksam zu beobachten. Hier gilt es, sich die Ziele der Verkehrs- und Raumplanungspolitik vor Augen zu halten. Auf nachfragestarken Achsen ist der öffentliche Verkehr jedoch langfristig nicht in Frage gestellt; dies aufgrund seiner Funktion als Massentransportmittel und seiner Flächeneffizienz.

Die Bereiche Kundeninformation und Ticketvertrieb wurden schon früh von der Digitalisierung erfasst. Der ZVV arbeitet hier auf nationaler Ebene an umfassenden, kundenfreundlichen Lösungen mit. Ein wichtiges Anliegen ist dabei, dass auch die Bedürfnisse von Personen, die digitale Kanäle nicht nutzen können oder wollen, nicht vernachlässigt werden. Der starke Trend zur Selbstbedienung beim Ticketkauf besteht jedoch weiter. Der ZVV hat diese Entwicklung früh erkannt und eine Vertriebsstrategie entwickelt, die bereits 2014 zum ersten Mal vom Kantonsrat beschlossen wurde. Daran soll festgehalten werden. Zwar ist eine gewisse Redimensionierung des Verkaufsstellennetzes notwendig, aber im ZVV wird auch künftig eine angemessene Grundversorgung mit bedienter Marktpräsenz vor Ort gewährleistet.

Finanzielle Stabilität als Ziel

Die Kostenunterdeckung des ZVV soll sich in der Strategieperiode im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bewegen. Der ZVV und die Verkehrsunternehmen sind deshalb gefordert, die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung kontinuierlich zu verbessern. Mehrkosten aufgrund der Teuerung und aufgrund von Anpassungen der Leistungen sollen auch künftig in Abhängigkeit von den finanziellen Entwicklungen und der Marktsituation durch Preisanpassungen finanziert werden. Diese Einschätzung muss jeweils sorgfältig unter Abwägung aller Einflussfaktoren getroffen werden.

Die Regierungsratsbeschlüsse [Nr. 597/2019](#) und [Nr. 598/2019](#) sind unter www.rrb.zh.ch verfügbar.

Ansprechpersonen für Medien

heute Donnerstag, 11. Juli 2019:

- von 11 bis 12 Uhr:
Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin,
Telefon 043 259 26 04
- Für fachliche Fragen:
Caspar Frey, Mediensprecher ZVV, Telefon 043 288 48 41