



Kanton Zürich
Regierungsrat



Medienmitteilung

13. Juli 2023

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

Vorabversion: Es gilt eine Sperrfrist bis Donnerstag, 13. Juli 2023, 9.30 Uhr

ZVV-Strategie und Rahmenkredit: Regierung setzt auf starken öffentlichen Verkehr in anspruchsvollem Umfeld

In Übereinstimmung mit den raumplanerischen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Kantons soll der öffentliche Verkehr seine wichtige Rolle in der Bewältigung der künftigen Mobilität stärken. Dafür soll das Verkehrsangebot weiterentwickelt werden. Im Vordergrund stehen im aktuellen Strategiehorizont 2025–2029 Projekte im Bereich der Tram- und Stadtbahnen. Nebst den laufenden Arbeiten sollen Abklärungen für die Tramtangente Nord in Zürich sowie die Glattalbahnverlängerung nach Bassersdorf gestartet werden. Zusätzlich sollen sowohl die Entwicklungen der Digitalisierung im Bereich des Vertriebs und bei der Tarifgestaltung als auch die Dekarbonisierung konsequent vorangetrieben werden. All dies in einem anspruchsvollen politischen und finanziellen Umfeld. Gleichzeitig mit der Strategie beantragt der Regierungsrat einen Rahmenkredit für den ZVV für das Jahr 2024 in der Höhe von 437.5 Mio. Millionen Franken.

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die mittel- und langfristigen Grundsätze über Angebot und Tarif des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV-Strategie) für den Zeitraum 2025 bis 2029. Damit werden die Weichen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs gestellt. Die öffentliche Mobilität im Kanton Zürich nimmt nach dem Einbruch infolge der Coronapandemie wieder zu. Daher richten die vom Regierungsrat beschlossenen Grundsätze für die Jahre 2025 bis 2029 den Blick wieder verstärkt nach vorne.

Der öffentliche Verkehr befindet sich weiterhin mitten in einem Transformationsprozess, angetrieben durch Megatrends wie die Digitalisierung und die Urbanisierung, aber auch durch die Herausforderungen im Klima- und Umweltbereich. Eine weitere Rahmenbedingung setzt sodann die anspruchsvolle finanzielle Lage. Auch ausserhalb des öffentlichen Verkehrs ist die Mobilitätswelt im Wandel. Eine Rolle spielen dabei nicht nur neue Verkehrsmittel, Technologien und Systeme, sondern auch immer mehr unterschiedliche Ansprüche an den begrenzten öffentlichen Raum. All diese Entwicklungen spiegeln sich in den für die Strategieperiode definierten Zielen und Stossrichtungen.

Wettbewerbsfähiger öV dank hoher Qualität

Der öffentliche Verkehr soll auch in Zukunft das Rückgrat einer zeitgemässen, klimafreundlichen und effizienten Mobilität im Kanton Zürich sein. Dies entspricht den raumplanerischen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Regierung. Die weitaus wichtigste Grundvoraussetzung dafür bildet ein qualitativ hochstehendes öV-Angebot hinsichtlich Zuverlässigkeit, Reisezeit und auch Sicherheit – sowohl im Pendel- als auch im Freizeitverkehr. Das Verkehrsangebot soll deshalb laufend weiter optimiert und sinnvoll ausgebaut werden.

Tramtangente Nord und Glattalbahnerverlängerung nach Bassersdorf

Die Arbeiten an den beiden grossen Projekten Tram Affoltern und Glattalbahnerverlängerung Kloten kommen gut voran. Im Laufe des Jahres 2024 sollen dem Kantonsrat die Kreditanträge unterbreitet werden. Der Bau der beiden Projekte ist bei Vorliegen der entsprechenden Bewilligungen ab 2026 vorgesehen. Im Sinne einer rollenden Planung hat die Regierung entschieden, grünes Licht für erste Abklärungen für zwei weitere grosse Projekte zu geben: Die Verlängerung der Glattalbahn von Kloten Industrie bis Bassersdorf sowie die Tramtangente Nord von Zürich Affoltern via Oerlikon nach Stettbach. Ziel der Abklärungen ist es, Grundlagen für entsprechende Projektierungskredite zu schaffen. Ebenfalls auf dem Radar ist die Entwicklung des Korridors Stettbach–Dietlikon. Die Planungen für diesen Abschnitt sollen aber abgestimmt auf die Tramtangente Nord, den Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) sowie den Terminhorizont des Innovationsparks Zürich erfolgen.

S-Bahn: Ausbauschritt 2035 als nächstes Ziel

Bei der S-Bahn können die Kapazitäten nur noch punktuell durch Zusatzzüge in den Stosszeiten erhöht werden. Umfangreiche Angebotserweiterungen sind erst wieder mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und der Umsetzung des Projekts MehrSpur Zürich–Winterthur im STEP-Ausbauschritt 2035 möglich. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass diese und weitere wichtige Infrastrukturausbauten möglichst verzögerungsfrei umgesetzt werden. Gleichzeitig sind auch die Projekte und Arbeiten für die zur Bereitstellung des Angebots notwendigen Serviceanlage und Abstellkapazitäten voranzutreiben.

Im Busnetz soll die heutige hohe Qualität beibehalten werden. Zu diesem Zweck setzt sich der ZVV weiterhin mit Nachdruck dafür ein, dass die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs bei Anpassungen im Strassenraum prioritär berücksichtigt werden. Sinnvolle Verbesserungen des Busangebots werden laufend geprüft. Insbesondere die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in städtischen Gebieten wird vorangetrieben. Durch die weitere konsequente Umsetzung der ZVV-Dekarbonisierungsstrategie wird das Angebot zunehmend klimafreundlicher.

Fokus: Einfacher Zugang sowie zeitgemässer Vertrieb und Tarif

Auch im öffentlichen Verkehr schreitet die Digitalisierung schnell voran. Mittlerweile werden im ZVV sieben von zehn Tickets digital gelöst. Dabei werden die ZVV-eigenen digitalen Vertriebskanäle mit der bevorstehenden Öffnung des Vertriebs für branchenfremde Akteure noch wichtiger, weil sie geringere Kosten verursachen und einen direkten Kundenkontakt ermöglichen. Die Wirtschaftlichkeit der konventionellen Vertriebskanäle nimmt aufgrund der zunehmenden Verlagerung in die digitalen Kanäle weiter ab. An einer Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen soll jedoch wie schon in Vergangenheit festgehalten werden, um weiterhin allen Personen den einfachen Zugang zum öV-System zu ermöglichen.

Bereits in der ZVV-Strategie 2024–2027 wurde die Aufhebung des Ticketverkaufs durch das Fahrpersonal in Regionalbussen per Ende 2024 beschlossen. Der Anteil im Fahrzeug verkaufter Tickets ist inzwischen sehr tief, doch die Dauer der Verkaufsvorgänge kann bisweilen zu Verspätungen im Betrieb führen. Als Alternative stehen vor allem die Beratung und der Verkauf von Tickets via Telefon bequem von zuhause aus im Vordergrund. Im Fahrzeug wird es für die Übergangsphase eine Abfederungsmassnahme geben.

Die gegenwärtigen Entwicklungen erfordern zunehmend auch innovative, zum digitalen Vertrieb passende Sortiments- und Preismassnahmen. Hier bestehen enge Verflechtungen

und Abhängigkeiten zur nationalen Branche des öffentlichen Verkehrs. Der ZVV soll die nationalen Bemühungen, das Tarifsysteem weiterzuentwickeln, weiterhin aktiv unterstützen. Dabei ist Rücksicht zu nehmen auf die spezifischen Interessen der Region Zürich und der hier lebenden Fahrgäste, die den öffentlichen Verkehr im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich häufig benutzen. Ziele des Engagements müssen insbesondere eine fahrgastfreundliche Tarifgestaltung im Regional- und Ortsverkehr mit deutlichen Verbesserungen sowie die Wahrung der Preisautonomie des ZVV sein.

Finanzen: Höherer Rahmenkredit 2024 und anspruchsvolle Folgejahre

Aufgrund der hohen Teuerung, des gestiegenen Zinsniveaus sowie der höheren Energiekosten wird die Kostenunterdeckung des ZVV in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen. Auch die Beschaffung und Energieversorgung von Elektrobussen der Erhalt und, Ausbau der Infrastruktur, die Erneuerung der Kundeninformations- und Verkaufssysteme sowie die Flottenerneuerung verursachen Mehrkosten. 2026 kommt es zudem zu einem Niveauausprung, da eine vom Bund ausgerichtete jährliche Pauschale über 45 Mio. Franken, welche von der ersten Neubaustrecke der S-Bahn herrührt, nach 30 Jahren plangemäss entfällt. Aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen ist die bis anhin angestrebte Reduktion der Kostenunterdeckung nicht mehr realistisch. Dennoch wird in Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit angestrebt, den Kostendeckungsgrad auch in Zukunft über 60 Prozent zu halten. Nebst laufenden Effizienzsteigerungen bei den Verkehrsunternehmen wird dieses Ziel auch höhere Beiträge der Fahrgäste erforderlich machen.

Für das Jahr 2024 wird mit einer Kostenunterdeckung von 437.5 Mio. Franken gerechnet. Dies entspricht ausnahmsweise auch gleich dem Rahmenkredit. Auf Anordnung des Bundesamtes für Verkehr zwecks «schweizweiter Harmonisierung von Fristen und Perioden verschiedener Planungs- und Finanzierungsprozesse im öffentlichen Verkehr 2024» ist ausnahmsweise nur ein einjähriges Fahrplanverfahren durchgeführt worden. Damit der Rahmenkredit auf die Fahrplanperiode abgestimmt bleibt, wird ausnahmsweise ein Rahmenkredit für bloss ein Jahr beantragt.

Der Regierungsratsbeschlüsse [Nr. 750/2023](#) und [Nr. 751/2023](#) sind unter [zh.ch/rvb](https://www.zh.ch/rvb) verfügbar.