

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

(vom 15. Februar 2016)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 1. Juli 2015 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Dezember 2015,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr
Fahrplanjahre 2018–2021

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2021 (Grundlage 2013) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll auf dem Niveau von 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

Abgestimmt auf die Fertigstellung der ZEB-Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur wird 2018 die 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn in Betrieb genommen.

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen werden fortgesetzt. Ein erster Umsetzungsschritt ist mit dem Bau des Brüttener-tunnels und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorgesehen. Die Planungen werden zeitlich auf den Ausbauschritt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes für den Bahnausbau (STEP) und die Finanzierbarkeit durch den Bund abgestimmt.

Für die S-Bahn-2G sind Grundlagen zu erarbeiten, ob sie im Rahmen der Neubeschaffung der Züge mit Plätzen ausschliesslich in der 2. Klasse wirtschaftlich effizienter betrieben werden kann.

b) Tram- und Stadtbahnen

Die Tramverbindung Hardbrücke wird im Dezember 2017 eröffnet. Die Limmattalbahn wird ab Ende 2019 schrittweise in Betrieb genommen. Für das Tram Zürich Affoltern sowie die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden Entscheidungsgrundlagen für den Start der Projektierungsarbeiten geschaffen.

c) Bus

Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften wird vorangetrieben (Eigentrassierung, dichter Takt). Das Anliegen der behinderungsfreien Fahrt ist mit Nachdruck zu verfolgen, möglichst ohne die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs zu mindern. Im Zuge der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst. Wo es die Nachfrage erfordert, werden Taktlücken geschlossen oder die Betriebszeiten harmonisiert.

d) Nachtnetz

Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Nachtangebot punktuell angepasst. Es ist kostendeckend zu betreiben.

Qualitätssteuerung

Die Schwerpunkte Zuverlässigkeit, Störungsmanagement, Sicherheit, Sauberkeit und Personal 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 Vertriebskanäle werden den sich verändernden Bedürfnissen angepasst und stellen eine optimale und effiziente Versorgung mit Beratungs-, Verkaufs- und Serviceleistungen sicher. Der flächendeckende Vertrieb wird durch technische Neuerungen bei den modernen Vertriebskanälen (Internet, Smartphone, Call-Center, Ticketautomaten, Chipkartensysteme) weiterentwickelt. Bei der bedienten Marktpräsenz rücken die einheitliche, auf das vernetzte Angebot des ZVV ausgerichtete Kundenberatung und die Sicherstellung einer Grundversorgung unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte ins Zentrum. Ein einheitlicher Auftritt vereinfacht die Orientierung und den Zugang zum System.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Die gesetzliche Umsetzungsfrist des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2024 erfordert eine Priorisierung der Massnahmen für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs. Die Planung und der Bewilligungsprozess von prioritären Massnahmen an Bahnhöfen und Haltestellen sollen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit bis 2020 abgeschlossen werden.

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.

Werbung/Promotion

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

Die Marke ZVV tritt vor, während und nach der Reise in Erscheinung.

Der öffentliche Verkehr wird dort als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, wo er diese Dienstleistung zweckdienlich und wirtschaftlich erfüllen kann.

Tarif

Teuerungsbedingte Mehrkosten sowie Anpassungen der Leistungen und die angestrebte weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads sollen in Abhängigkeit der finanziellen Entwicklungen durch periodische 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. Zu diesem Zweck sollen Zielvereinbarungen konsequent eingesetzt werden. Können keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden oder werden die Vorgaben nicht erfüllt, werden Leistungen ausgeschrieben.

Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Langfristige Angebotsplanung

Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammstrecken der S-Bahn und zur Entflechtung der S-Bahn vom Fern- und Güterverkehr sind voranzutreiben.

Die Stadtbahnstrategie und die Ergebnisse der Studie VBZ Netz 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 20. Januar 2014.

IV. Veröffentlichung von Dispositiv I–III im Amtsblatt.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin: Die Sekretärin:

Theresia Weber-Gachnang Roman Schmid