

Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010

4718

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

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010,

beschliesst:

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Fahrplanjahre 2012–2016

1. Ziele

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 25% bis 2016 (Basis 2008) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit wird auf dem Niveau von 76 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsentwicklung gemäss Stossrichtungen und unter Berücksichtigung der Sanierungsmassnahmen für den Staatshaushalt.
- e) Die Verkehrsleistungen werden energieeffizienter als heute erbracht.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Abgestimmt auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie werden 2013 und 2015 die 1. und 2. Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn in Betrieb genommen. Die Arbeiten für die 3. Etappe werden zeitlich auf die Fertigstellung der ZEB-Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur 2018 abgestimmt.

Die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen werden fortgesetzt und mit den nationalen Planungen für diesen Zeithorizont abgestimmt.

b) Tram- und Stadtbahnen

Für das Tram Hardbrücke und die Limmattalbahn werden Kreditvorlagen ausgearbeitet.

Die Neustrukturierung und Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich werden entsprechend den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 schrittweise vorangetrieben und umgesetzt.

Die im Richtplan Verkehr eingetragenen Stadtbahnstrecken in der Agglomeration Zürich werden zusammen mit weiteren potenziellen Korridoren bezüglich ihrer Prioritäten beurteilt.

c) Bus

Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot angepasst. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien wird konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt). In Ergänzung zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst.

d) Nachtnetz

Das Nachtangebot wird nachfragegerecht ausgebaut. Es ist vollumfänglich kostendeckend zu betreiben.

Qualitative Gesichtspunkte

a) Die Fahrgast-Sicherheit wird insbesondere durch Sicherheitspersonal und Videoüberwachung auf hohem Niveau gehalten. Die Videoüberwachung wird auch für die Sicherung der Fahrzeuge und Infrastruktur genutzt.

b) Pünktlichkeit und Anschlussqualität werden laufend überwacht und wo nötig verbessert. Zur Verbesserung der Lenkung der Fahrgastströme auf nachfragestarken Bahnhöfen sowie innerhalb der Fahrzeuge werden Massnahmen ausgearbeitet.

- c) Die Sauberkeit der Transportmittel genießt grosse Aufmerksamkeit und wird, wo nötig, verbessert.
- d) Der Zugang zum ZVV-Netz wird erleichtert. Insbesondere wird die Fahrgastinformation unter Ausnutzung der technischen Entwicklung bei den mobilen, persönlichen Kommunikationsmitteln weiterentwickelt.

Tarif

Anpassungen der Leistungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten werden durch periodische Preisanpassungen finanziert.

Distribution

Der flächendeckende Vertrieb wird durch Ausnutzung der technischen Entwicklung und durch Ausweitung des Verkaufs durch die Gemeinden weiterentwickelt.

Werbung/Promotion

- a) Der Nutzen des ZVV-Netzes wird durch geeignete Kampagnen hervorgehoben.
- b) Die Auslastung in den Nebenverkehrszeiten wird mittels zielgruppenspezifischer Marketingmassnahmen und Kooperationen weiter verbessert.

Ökologie

- a) Der Energieverbrauch pro Personenkilometer wird gesenkt.
- b) Die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen, die dem neusten Stand der Technik entsprechen, wird gefördert.

Wirtschaftlichkeit

- a) 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, können Leistungen ausgeschrieben werden.
- b) Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung.

Behindertengleichstellung

Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons vollzogen.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

Fahrplanjahre 2012–2016

Nationaler Verkehr

- a) Die Fernverkehrsanbindung der nachfragestarken Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon sowie von Dietikon soll verbessert werden. Der direkte Flughafenanschluss aus dem Limmattal soll weiterhin durch den Fernverkehr sichergestellt werden.
- b) Planungen Bahn 2030
Die Planungen in den Fernverkehrskorridoren des Kantons Zürich, in denen die Kapazitätsengpässe trotz den Ausbauten im Rahmen von ZEB und HGV nicht vollständig behoben werden können, sollen weitergeführt werden. Im Vordergrund stehen die Korridore Richtung Ostschweiz (Brüttenertunnel), die Zentralschweiz/Gotthard (Zimmerberg-Basistunnel II) sowie Bern/Basel (Heitersbergtunnel II).
- c) Tarif
Im Rahmen der Weiterentwicklung des nationalen Tarifs gilt es, die kantonale Tarifhoheit zu bewahren und möglichen Tendenzen zur Desintegration einzelner Verkehrsarten entgegenzuwirken.

Internationaler Verkehr

Die Qualität und Anzahl der Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen ist zu verbessern. Deren Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit) ist deutlich zu verbessern. Die internationale Tarifgestaltung soll vereinfacht werden. Der Eintritt von Drittanbietern im internationalen Personenfernverkehr darf nicht zu einer Desintegration im Tarifbereich führen.

III. Langfristige Angebotsplanung

Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammstrecken der S-Bahn und zur Entflechtung der S-Bahn von den weiteren Verkehrsarten werden zusammen mit den SBB weitergeführt.

Für die Stadt Zürich gilt das Zielkonzept 2025 für das Tram- und Hauptbusnetz als Richtlinie für die weitere Netzentwicklung.

IV. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 23. Februar 2009.

V. Veröffentlichung von Dispositiv I bis IV im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

Einleitung

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit die Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der Rahmenkredit wird jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt (§ 26 PVG) und stellt ein kurzfristiges Steuerungsinstrument für diese Fahrplanperiode dar. Mit den Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich mittel- und langfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ab.

Die Höhe der Kostenunterdeckung und damit der Rahmenkredit des ZVV werden unter anderem durch die Erträge bestimmt, deren Höhe wiederum durch die Konjunktur beeinflusst wird. Die Konjunktur hat sich 2008 und 2009 verschlechtert, die weitere Entwicklung und die vorhergesagte Erholung sind zurzeit noch schwer abschätzbar. Die finanzielle Lage des Kantons bleibt angespannt und die Massnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms des Regierungsrates für den Staatshaushalt (San10) zeigen erste Auswirkungen auf die Angebotsplanung der kommenden Jahre. Aufgrund der gegenwärtigen Unsicherheiten ist daher eine gewisse Flexibilität bei der Angebotsplanung erforderlich, wobei eine einmalige Verkürzung der Fahrplanperiode von zwei Jahren auf ein Jahr am sinnvollsten erscheint. Hinzu kommt, dass der Bund den Beginn der Fahrplanperioden wegen der Eröffnung des Lötschbergtunnels von ungeraden Jahreszahlen auf gerade Jahreszahlen gewechselt hat (2010–2011; 2012–2013 usw.), während die kantonalen Fahrplanperioden in den ungeraden Jahren beginnen. Hier ist eine Anpassung notwendig, weil die Fahrplanperiode des Bundes einerseits das zweijährige Bestellverfahren im Regionalverkehr bestimmt und andererseits auch für die kantonalen Fahrplanperioden massgebend ist (§ 3 Abs. 1 Fahrplanverordnung, LS 740.35).

Aus diesen Gründen wird das laufende Fahrplanverfahren ausnahmsweise lediglich für ein Jahr (2011) statt für eine zweijährige Fahrplanperiode durchgeführt. Das hat Auswirkungen auf den Rahmenkredit, der ebenfalls nur für ein Jahr beantragt werden wird, damit keine unerwünschten Überlappungen zwischen Fahrplanperiode und Rahmenkreditperiode entstehen. Abhängig vom Rahmenkredit verschiebt sich auch der zeitliche Geltungsbereich der vorliegenden Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif. Er umfasst ausnahmsweise statt einer vierjährigen Periode eine fünfjährige (2012–2016). Die nächsten Grundsätze werden dem Kantonsrat im Lauf des Jahres 2013 zusammen mit dem Beschluss zum Rahmenkredit 2014/2015 vorgelegt.

Die vorliegenden Grundsätze bauen auf dem Controlling-Konzept des Regierungsrates auf. Im Rahmen einer Weiterentwicklung und Anpassung auf die Bedürfnisse des ZVV wurden die wichtigsten Indikatoren festgelegt, aus denen die zentralen Stoeurelemente abgeleitet werden können. Es werden fünf Unternehmensziele formuliert, die sich direkt auf das Controlling-Konzept des Regierungsrates beziehen. In einem beigefügten Strategiebericht wird ausführlich begründet, mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen.

Der Strategiebericht orientiert sich am Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, das der Regierungsrat mit Beschluss vom 13. September 2006 verabschiedet hat. Er umfasst die Fahrplanjahre 2012, 2013–2014 sowie 2015–2016 und ersetzt den Strategiebericht für die Periode 2011–2014. Er schreibt diesen aufbauend auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen fort. Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind.

Leitsatz

Die hohe Standortattraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich wird auch nach konjunkturell schwierigen Jahren zu einem Wachstum der Bevölkerungszahl führen. Ein beachtlicher Teil des Wachstums wird auf die ländlicheren Gebiete entfallen, während sich die Mehrheit der Arbeitsplätze auch künftig in städtischen Räumen einschliesslich Glattal und Limmattal befinden wird. Die Städte werden auch in Bezug auf Freizeitaktivitäten eine wichtige Rolle spielen. Diese Entwicklungen werden zu einer starken Zunahme des Berufs- und des Freizeitverkehrs führen. Bis 2016 wird allein im öffentlichen Verkehr, der laut Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom künftigen Verkehrswachstum mindestens die Hälfte übernehmen wird, ein Nachfragewachstum von 25% erwartet (Basis 2008).

Im Rahmen der früheren Grundsätze war es in der Regel möglich, das jeweils erwartete Nachfragewachstum durch gezielte Angebotsanpassungen aufzufangen. Das kann in den nächsten Jahren in dieser Form nicht mehr in allen Bereichen sichergestellt werden. Die Möglichkeiten für Angebotsanpassungen im öffentlichen Verkehr sind vor allem bei der S-Bahn in den ersten beiden Jahren 2012/2013 sehr beschränkt, weil die bestehenden Infrastrukturen der S-Bahn während der Hauptverkehrszeiten in wichtigen Korridoren bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelastet sind. Trotzdem wird versucht, auch in diesen Jahren das gesamte Nachfragewachstum abzudecken. Die Anpassungen werden sich in diesem Zeitraum allerdings auf jene Bereiche konzentrieren, in denen Kapazitätsengpässe auftreten und zugleich Handlungsspielraum besteht. Der Handlungsspielraum muss dabei sowohl betrieblich wie auch finanziell gegeben sein. Bei dieser Ausgangslage wird es zudem eine grosse Herausforderung sein, mit gezielten Massnahmen die Kundenzufriedenheit auf dem heutigen Niveau von 76 Punkten zu halten und die Kundenbindung zu sichern.

In den Folgejahren wird jedoch eine deutliche Verbesserung der Rahmenbedingungen eintreten. Dank der Eröffnung der Durchmesserlinie (DML), der Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen sowie der Infrastrukturausbauten im Rahmen der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) des Bundes wird die S-Bahn häufigere, schnellere und direktere Verbindungen erhalten. Sie wird als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs das steigende Fahrgastaufkommen aufnehmen und als Grobverteiler die Fahrgastströme von und zu den Zubringerlinien bewältigen können. In den Regionen wird das Busnetz auf die neuen Fahrpläne der S-Bahn angepasst und nachfragegerecht ausgebaut. Der verzögerungsfreien und termingerechten Fertigstellung der Infrastrukturprojekte für die S-Bahn ist daher weiterhin höchste Priorität einzuräumen.

Das Wachstum des Verkehrs in den Agglomerationen wird zusätzlich durch die Glattalbahn und die geplante Limmattalbahn sowie – innerhalb der Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich – durch das Tram Zürich-West und das geplante Tram Hardbrücke aufgefangen. Das zunehmende Verkehrsvolumen wird aber in den Städten und Agglomerationen den strassengebundenen öffentlichen Verkehr immer stärker behindern und zu Anschlussbrüchen und Abnahme der Zuverlässigkeit führen. Der behinderungsfreien Fahrt ist deshalb grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Auch der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist für alle Kundengruppen weiter zu vereinfachen und die Servicequalität ist auch bei Mehrbelastung auf hohem Niveau zu stabilisieren.

Die konjunkturelle Lage und die angespannte finanzielle Situation bei der öffentlichen Hand werden vor allem 2012/2013 Sparmassnahmen bei den Verkehrsunternehmen notwendig machen. Auf die Inbetriebnahme der DML und der 4. Teilergänzungen der S-Bahn ist jedoch sicherzustellen, dass die zusätzlich benötigten Mittel für die darauf abgestützten Angebotsanpassungen zur Verfügung stehen werden. Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird dabei weiterhin insgesamt auf jene Mittel beschränkt, die durch neue Angebote erforderlich werden.

Wirkungsebene

Auf der Wirkungsebene wird beurteilt, welche Verkehrsbedürfnisse bestehen und inwieweit das Verkehrsangebot den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden vermag. Einer der aussagekräftigsten Gradmesser des Erfolgs des Verkehrsangebots ist die Entwicklung der Nachfrage. Diese wird aufgrund des Verkehrswachstums infolge der Marktentwicklung (Bevölkerung und Arbeit) sowie der gestärkten Wettbewerbsposition auf dem gesamten Netz steigen. Auch wenn die Zuwachsraten in den Jahren 2009 und 2010 konjunkturbedingt etwas gemässiger ausfallen, ist für den Zeitraum bis 2016 mit einer Nachfragesteigerung von 25% zu rechnen (Basis 2008). Wegen der starken Vernetzung im ZVV wird sich das Nachfragewachstum auf alle Verkehrsmittel verteilen. Die bestehenden sowie künftige Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten sind mit gezielten Angebotsanpassungen aufzufangen, sofern – wie im Leitsatz dargelegt – ein entsprechender Handlungsspielraum besteht. In den Nebenverkehrszeiten sollen der Auslastungsgrad durch wirkungsvolle Massnahmen gesteigert und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Mit diesen Zielsetzungen und Stossrichtungen leistet der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität und zum Erhalt der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich.

Die Akzeptanz und Beurteilung des Angebotes wird im ZVV auch anhand der Kundenzufriedenheit gemessen. 2004 bis 2008 wurde mit insgesamt 76 Punkten ein gutes Niveau erreicht (2000: 73 Punkte). Für die nächsten Jahre soll die Kundenzufriedenheit auf diesem Wert gehalten werden. Es wird mithin in Abweichung der bisherigen strategischen Ausrichtung von einer Steigerung abgesehen. Allein das Halten der guten Qualitätsstandards stellt unter der stetig wachsenden Beanspruchung des Netzes, den steigenden Kundenbedürfnissen und den beschränkten finanziellen Mitteln eine grosse Herausforderung dar. Trotz steigender Auslastung von Fahrzeugen, Haltepunkten und Infrastruktur bleiben die Schwerpunkte Pünktlichkeit, Anschlussicherung

und Sauberkeit unverändert bestehen. Mithilfe eines finanziellen Anreizsystems für die Verkehrsunternehmen soll das angestrebte Niveau der Kundenzufriedenheit in einem kostenbewussten Umfeld auch längerfristig gehalten werden. Auch die weitere Vereinfachung des Zugangs und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs bleibt ein Kernthema, wobei insbesondere auch die Bedürfnisse älterer Menschen und von Personen mit einer Behinderung zu berücksichtigen sind.

Bei den Verkehrsunternehmen ist die Effizienz in den Bereichen der Fahrleistungserbringung und bei den Aufgaben im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Marktverantwortung weiter zu verbessern. Dabei gilt für die Fahrleistungserbringung eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung. Die Stärken des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung einer ökologischen Mobilität sind weiter zu fördern.

Leistungsebene

Auf der Leistungsebene wird festgelegt, wie die auf der Wirkungsebene formulierten Bedarfsziele erfüllt werden können. Sie umfasst sämtliche Instrumente und Massnahmen des Marketings: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Die Angebotsgestaltung ist weiterhin durch die ausgelastete Infrastruktur der S-Bahn geprägt. Vor der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2013/2015 sind in den Hauptverkehrszeiten keine Anpassungen mehr möglich. Der Bau der Durchmesserlinie und die Umsetzung der darauf abgestimmten 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden deshalb mit höchster Priorität vorangetrieben. Die 4. Teilergänzungen sind die notwendige regionale Ergänzung der Durchmesserlinie zu einem sinnvollen Gesamtkonzept für die Zürcher S-Bahn. Mit Beschluss vom 30. März 2010 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat den entsprechenden Kreditbeschluss beantragt (Vorlage 4675). Die Fertigstellung ist in Etappen geplant, abgestimmt auf die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und auf nationale Ausbauten 2013, 2015 und 2018. Da das Nachfrageswachstum auch nach der Fertigstellung der 4. Teilergänzungen anhalten dürfte, sind die Planungen für einen weiteren Ausbau fortzusetzen und mit den nationalen Konzepten abzustimmen.

Tram- und Stadtbahnlinien erlauben die Bewältigung grosser Verkehrsmengen bei hoher Transportqualität und wenig Flächenverbrauch. Neue Linien lösen zudem Bautätigkeiten mit hoher Nutzungsdichte aus und wirken als Motor für städtebauliche Aufwertungen. Mit der Fertigstellung der dritten Etappe der Glattalbahn im Dezember 2010 und der Tramnetzerweiterung Zürich-West im Dezember 2011 werden wichtige Erweiterungen des Liniennetzes vollzogen. Die Pla-

nungen für das Tram Hardbrücke und die Limmattalbahn werden in den zuständigen Organisationen vorangetrieben, sodass etwa 2016 die Baureife erreicht wird. Die darüber hinausgehende Neustrukturierung und Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich soll gemäss den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 weiterverfolgt werden. In den weiteren städtisch geprägten Gebieten im Kanton Zürich fehlt zurzeit noch eine abgestimmte Ausbaustrategie für Stadtbahnen. Die entsprechenden Planungen sollen daher aufgenommen werden. Dabei werden die bereits im Richtplan eingetragenen Strecken mit weiteren potenziellen Korridoren verglichen und deren Prioritäten beurteilt.

Ein qualitativ gut ausgebautes Feinverteilernetz unterstützt die Zielerreichung der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich sehr. Daher soll die Aufwertung nachfragestarker Buslinien konsequent vorangetrieben werden. Die Kapazitätsengpässe auf den Strassen wirken sich jedoch zunehmend negativ auf die Zuverlässigkeit der Busse aus. Das führt im schlechtesten Fall dazu, dass Fahrplananschlüsse nicht eingehalten werden können und sich die Reisezeiten verlängern. Deshalb ist der behinderungsfreien Fahrt auch in Zukunft grosses Gewicht beizumessen. Dies kann einerseits durch eine Erhöhung des Anteils an Busspuren, andererseits mittels Busbevorzugung erreicht werden.

Das Nachtnetz soll gemäss der Nachfrage weiter ausgebaut werden. Es ist weiterhin vollumfänglich kostendeckend zu betreiben.

Die Freizeitmobilität wird in den nächsten Jahren überdurchschnittlich wachsen. Zwar weist der öffentliche Verkehr in diesem Bereich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr überdurchschnittliche Zuwachsraten auf, doch ist das Auto nach wie vor das bevorzugte Verkehrsmittel für Freizeitaktivitäten. Die vom ZVV entwickelte Freizeitstrategie kann dort, wo der öffentliche Verkehr im Freizeitverkehr eine gute Wettbewerbsposition aufweist, weitere Potenziale erschliessen. Kooperationen mit Partnern und integrierte Ticketlösungen für Drittangebote (Veranstaltungen, Konzerte usw.) gestalten die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Freizeit auch für Gelegenheitskunden möglichst einfach und bequem. Der Markt wird in diesem Bereich wie bisher in verschiedene Segmente eingeteilt. Deren kommunikative Bearbeitung erfolgt entsprechend der spezifischen Bedürfnisse. Dadurch kann das Marktpotenzial zielgerichtet abgeschöpft werden, während gleichzeitig die Auslastung der Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten verbessert wird. Als Kommunikationsschwerpunkte werden die Themen Verkehrsangebote, Netzmarke ZVV und Ticketsortiment gesetzt. Die Präsenz der Marke ZVV soll dort gesteigert werden, wo es um Informationen über das Netz, den Tarif und die Gültigkeit der Tickets geht.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll durch die Verknüpfung der Fahrplanauskunft mit dem Ticketkauf weiter vereinfacht werden. Die ZVV-eigenen Informations- und Vertriebskanäle werden weiterentwickelt und mit Schnittstellen zu Partnersystemen ergänzt. Durch diese duale Strategie können den Kundinnen und Kunden die nötigen Fahrplan- und Ticketinformationen bereits beim Entstehen ihrer Reisebedürfnisse (Beruf oder Freizeit) angeboten werden. Ebenfalls werden bessere Informationen im Störfall gewährleistet und mobile Navigationshilfen für die Reiseplanung von Tür zu Tür ermöglicht. Der flächendeckende Vertrieb wird unter Ausnutzung der technologischen Fortschritte weiterentwickelt. Die Grundversorgung soll auch durch den Verkauf durch Gemeinden ergänzt werden.

Im Bereich Sicherheit und Sauberkeit ist die bewährte Strategie mit einem Massnahmenmix auf allen Ebenen weiterzuführen und weiter zu verbessern. Die Sicherheitsorganisation im ZVV soll die Möglichkeiten des neuen Bundesgesetzes über die Sicherheitsdienste im öffentlichen Verkehr nutzen, sobald dieses endgültig verabschiedet und in Kraft gesetzt ist. Dazu gehören insbesondere die Bildung einer Transportpolizei und eines Sicherheitsdienstes. Im Rahmen dieser Umstrukturierung soll die Sicherheitsorganisation vereinheitlicht werden.

Menschen mit einer Behinderung haben durch die Fahrzeugstrategie und dank des bewilligten Rahmenkredites für die Infrastrukturanpassungen bereits teilweise erleichterten Zugang zum öffentlichen Verkehr erhalten. In den nächsten Jahren sind die punktuellen Zugänge durch weitere Beschaffungen von Niederflurfahrzeugen und Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur zu einem System zu verbinden, das Menschen mit einer Behinderung durchgängige Reiseketten verschafft (Grobnetz). Soweit die bestehenden Zugangsbarrieren innerhalb der vom Bund vorgegebenen Übergangsfrist bis 2014 nicht im Rahmen ordentlicher Erneuerungen abgebaut werden können, werden zusätzliche Mittel beansprucht. Hier sind neben dem Kanton, der seinen Verpflichtungen nachkommt, vor allem der Bund und die Gemeinden gefordert. Zwischen Bund und SBB sind jedoch weiterhin Fragen bezüglich der Ausbaustandards und Zuständigkeiten der Finanzierung offen. Es wird daher auch nach dem Zieltermin 2014 wichtige Umsteigebahnhöfe geben, die nicht behindertengerecht sein werden. Dementsprechend kann auch für einige Regionen weiterhin keine durchgehend behindertengerechte Transportkette angeboten werden. Unabhängig davon wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Personen mit einer Behinderung durch optische und akustische Fahrgastinformationen und behindertengerechte Ticketautomaten erleichtert.

Die Transportunternehmen im ZVV erbringen die Transportleistungen bereits umweltfreundlich und energieeffizient. Da der öffentliche Verkehr gemäss Gesamtverkehrskonzeption mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrswachstums übernehmen wird, wird sich dies auch massgeblich auf die umweltverträgliche Bewältigung des Mehrverkehrs auswirken. Zur Unterstützung dieser Wirkung soll die Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs mit Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Senkung von CO₂-Emissionen weiter verbessert werden.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene befasst sich mit der Fragestellung, wie das Angebot gemäss Wirkungs- und Leistungszielen zu finanzieren ist. Das massgebende Unternehmensziel auf dieser Ebene ist die Kostenunterdeckung. Der Zeitrahmen der vorliegenden Grundsätze kann diesbezüglich in zwei Phasen unterteilt werden. Die eher kurzfristige finanzielle Entwicklung bis 2013 wird durch die konjunkturelle Entwicklung und die angespannte finanzielle Situation bei der öffentlichen Hand geprägt. Ab 2014 lösen Angebotsausbauten aufgrund der Inbetriebnahme grosser Infrastrukturprojekte Mehrkosten aus.

Infolge der schlechten Wirtschaftslage blieb das Wachstum der Verkehrserträge 2009 und 2010 deutlich unter den Erwartungen. Eine Normalisierung wird im Laufe des Jahres 2010 erwartet. Die Ertragslage machte zusammen mit dem San10 einschneidende Massnahmen 2010 bis 2013 erforderlich. Diese umfassen insbesondere den Verzicht auf Angebotsausbauten 2011 (Ausnahme Glattalbahn) sowie nachhaltige Sparmassnahmen bei den Verkehrsunternehmen und bei der Verbundorganisation. Trotz dieser Massnahmen und selbst unter Berücksichtigung der vorgesehenen Tarifanpassungen wird die Kostenunterdeckung bis 2013 wegen höherer Kapitalkosten für neues oder erneuertes Rollmaterial und der Inbetriebnahme der 3. Etappe der Glattalbahn ansteigen.

Die zweite Phase ist beeinflusst durch Mehrkosten, die durch die Umsetzung der notwendigen Angebotsausbauten dank der Eröffnung der Durchmesserlinie und der schrittweisen Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen der S-Bahn entstehen. Mehrkosten könnten dem Kanton aber auch aus einer ungenügenden Mitfinanzierung des Bundes beim Regionalverkehr entstehen. Gemäss den Planungen des Bundes wird er die sogenannten Kantonsquoten, die den Plafond für die Mitfinanzierung des Bundes beim Regionalverkehr bilden, nur ungenügend erhöhen. Dadurch wird ein steigender Anteil des Regionalverkehrs allein durch den Kanton finanziert werden müssen. Dank positi-

ver Nachfrageentwicklung und einer Tarifierpassung 2015 steht dem gemäss heutigen Prognosen ein solides Verkehrsertragswachstum gegenüber.

Insgesamt kann das bisherige strategische Ziel, wonach die Kostenunterdeckung weniger stark ansteigt als die Nettokosten aus zusätzlichen Angeboten, erreicht werden. Diese Anstrengungen sind fortzuführen und am bisherigen strategischen Ziel ist festzuhalten. Zusätzlich sind die Sanierungsmassnahmen für den Staatshaushalt im Rahmen dieser Strategie zu berücksichtigen.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Die Versorgungsträgerebene befasst sich mit dem Verhältnis zwischen dem ZVV (strategische Planung, Leistungsbestellung) und den Verkehrsunternehmen (Leistungsersteller). Auf der Prozessebene wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung betrachtet und bewertet. Ziel ist die weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei hoher Qualität. Dabei hat sich das System der Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen grundsätzlich bewährt und soll weitergeführt werden. Ein Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist der Abschluss von Zielvereinbarungen. Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis verpflichten sich darin, ihre Leistungen zu verbessern. Ausschreibungen sind vorgesehen, wenn erforderliche Effizienz- und Qualitätsverbesserungen über Zielvereinbarungen nicht verwirklicht werden können oder ein Unternehmen mit unbefriedigendem Preis-Leistungsverhältnis nicht bereit ist, eine Zielvereinbarung abzuschliessen. Im Entwurf zur Bahnreform 2.2 ist vorgesehen, dass Busleistungen im abteilungsberechtigten regionalen Personenverkehr bei Neuerteilung einer Konzession zwingend ausgeschrieben werden müssen. Bei einer Konzessionserneuerung kann die Leistung sodann ausgeschrieben werden, wenn dies die Ausschreibungsplanung des Bestellers so vorsieht. Es bleibt zu prüfen, wie diese Regelungen auf den Ortsverkehr übertragbar sind. Werden Leistungen ausgeschrieben, ist die Sozialverträglichkeit mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen sicherzustellen. Berücksichtigt werden müssen zudem die Vorgaben der Umweltstrategie.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

In der Planung setzt sich der Kanton Zürich dafür ein, dass die Anbindung an den Fernverkehr der nachfragestarken Zürcher Stadtbahnhöfe Altstetten und Oerlikon sowie von Dietikon verbessert wird.

Bei den Planungen zu Bahn 2030 stehen für den Kanton Zürich auf den nationalen Hauptachsen Richtung Osten, Westen und Süden Massnahmen im Vordergrund, die zu einer weiteren Netzentflechtung führen. Aufgrund des langfristigen Horizonts ist dabei zukunftsgerichteten Ansätzen der Vorzug zu geben. Sie ermöglichen unter anderem eine Erhöhung der Geschwindigkeit und sind weiter ausbaubar. Die Objekte Brüttenertunnel, Zimmerbergbasistunnel und der zweite Heitersbergtunnel stehen im Vordergrund.

Im internationalen Verkehr ist das Augenmerk neben den Angebotsverdichtungen auf die Qualität zu richten. Die Pünktlichkeit und damit die Zuverlässigkeit des internationalen Personenverkehrs sollen deutlich verbessert werden. Ausserdem ist die Tarifgestaltung zu vereinfachen. Mit der Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs besteht die Möglichkeit, dass Dritte entsprechende Verbindungen anbieten. Dabei ist darauf zu achten, dass bei einer Einbindung ins schweizerische Taktsystem auch die Integration im Tarifbereich gewährleistet wird.

Langfristige Entwicklung des Angebots

Durch das Wachstum der Bevölkerungszahl und der Arbeitsplätze dürfte die Nachfrage im öffentlichen Verkehr auch in der Zeit nach 2016 weiter zunehmen. Aufgrund der sehr langen Planungs- und Realisierungsfristen bei Schieneninfrastrukturen muss deren Planung frühzeitig an die Hand genommen werden. Für die S-Bahn erfolgt dies im Rahmen des seit 2009 laufenden Projekts S-Bahn 2G (2. Generation). Beim Tramnetz der Stadt Zürich dient die Netzentwicklungsstudie 2025 als Leitlinie für den weiteren Ausbau.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Hollenstein	Husi