

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 11. Juli 2012

775. Zürcher Verkehrsverbund (Verbundtarif 2013, Genehmigung)

1. Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 31. August 2011 mit einer Revision der Netz-zugangsverordnung eine Erhöhung der Trassenpreise beschlossen. Die Trassenpreise sind das von den Verkehrsunternehmen zu bezahlende Entgelt für die Benützung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur. Mit den zusätzlichen Einnahmen soll die Deckungslücke bei der Finanzierung der Substanzerhaltung der Infrastruktur geschlossen werden. Die Erhöhung erfolgt in zwei Schritten. Auf den 1. Januar 2013 werden von den Verkehrsunternehmen 200 Mio. Franken zusätzlich verlangt, 2017 weitere 100 Mio. Franken. Diese Massnahme ist zwar unabhängig von der Vorlage des Bundes betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), sie ist aber in deren Finanzierungskonzept berücksichtigt.

Die zusätzlichen Gebühren betreffen neben dem Fernverkehr und dem Güterverkehr auch den regionalen Personenverkehr, im ZVV somit die Zürcher S-Bahn. Der Bundesrat vertritt die klare Haltung, dass die Verkehrsunternehmen diese zusätzlich anfallenden Kosten durch eine Erhöhung der Ticketpreise auf die Fahrgäste überwälzen sollen (sogenannte «Nutzerfinanzierung»). Aufgrund dieser Rahmenbedingungen sieht die Organisation «Direkter Verkehr», die den nationalen Tarif festlegt, auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 eine Tariferhöhung von durchschnittlich 6,4% vor. Für Verbünde soll dieser Wert etwas tiefer liegen, weil von einer Trassenpreiserhöhung nur die schienengebundenen Angebote betroffen sind, während bei den in einem Verbund zusätzlich verkehrenden Bussen keine höheren Kosten anfallen. Unter Berücksichtigung der empfohlenen Preiserhöhungen bei den Verbünden ist gesamtschweizerisch mit einer durchschnittlichen Preiserhöhung von 5,6% zu rechnen.

Mit der Zürcher S-Bahn ist im ZVV das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs von den höheren Gebühren betroffen. Es ist deshalb angezeigt, die Preise im ZVV auf das Fahrplanjahr 2013 ebenfalls zu erhöhen, was auch der bisherigen Praxis mit regelmässigen Anpassungen entspricht. Die letzte Tariferhöhung im ZVV fand im Dezember 2010 statt.

Gemäss § 17 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) setzt der Verkehrsrat den für das Verbundgebiet geltenden Tarif nach Anhören der Gemeinden, der Regionalen Verkehrskonferen-

zen und der Verkehrsunternehmen fest. Der Tarif bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Die zusätzlich anfallenden Kosten aus der Trassenpreiserhöhung können im ZVV mit einer massvollen Preiserhöhung von 2,9% gedeckt werden. Diese Preiserhöhung liegt unter der Empfehlung des Direkten Verkehrs für die Verbünde. Neben dieser allgemeinen Preisanpassung sind zusätzlich zwei strukturelle Massnahmen vorgesehen. Die eine Massnahme betrifft die Rabattierung bei Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten, die andere die Erhöhung der Preise für Monats- und Jahresabonnemente beim «9-UhrPass Alle Zonen».

2. Einnahmenprognose

Die vorgeschlagenen Massnahmen ergeben eine durchschnittliche Tariferhöhung von 3,3%. Aufgrund der Erfahrungen der letzten Tarifrunden ist davon auszugehen, dass die Mehreinnahmen aus der vorliegenden Preiserhöhung bereits 2013 vollumfänglich verwirklicht werden können. 2013 wird somit eine Steigerung der Verkehrseinnahmen von insgesamt mindestens 22 Mio. Franken erwartet. Dabei sind zusätzliche Verkehrseinnahmen durch Wirtschaftswachstum und Angebotsverbesserungen noch nicht berücksichtigt.

3. Verbundtarif 2013 – geplante Massnahmen

3.1. Differenzierte Preiserhöhung

Die Erhöhung der Trassenpreise verteilt nur Bahnfahrten. Systeme mit Tarifzonen wie im ZVV lassen allerdings keine nach Verkehrsmitteln differenzierten Preise zu. Um diesen Umständen entsprechend Rechnung zu tragen, erfolgt eine nach Tarifstufen differenzierte Preiserhöhung.

Die Ticketpreise im Lokalnetz und bei Kurzstrecken werden nicht erhöht, da in diesen Geltungsbereichen kaum Bahnfahrten stattfinden. In der Tarifstufe 1–2 Zonen werden die ermässigten Einzeltickets und Tageskarten ebenfalls nicht erhöht. Die Preise für normale Einzeltickets und Tageskarten für Erwachsene steigen um 2,4% (10 Rappen). Die Einzeltickets und Tageskarten der höheren Tarifstufen werden stärker ansteigen, weil zur Bewältigung grösserer Distanzen meistens auch eine Bahnfahrt stattfindet (Tarifstufe 3: 3,1% bzw. 20 Rappen; Tarifstufe 8: 5,1% bzw. 80 Rappen, jeweils für Erwachsene).

Insgesamt steigen die Preise bei dieser differenzierten Erhöhung der Ticketpreise um durchschnittlich 2,9%.

3.2. Strukturelle Massnahme 1: Vereinheitlichung der Rabattsätze

Die unterschiedlichen Rabattsätze für die Berechnung der Preise der Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten sollen vereinheitlicht werden. Zurzeit werden die Rabatte mit zunehmender Tarifstufe immer kleiner: Erwachsene erhalten 11,5% (Tarifstufe 3) bis 9,5% (Tarifstufe 8), bei ermässigten Tickets beträgt der Rabatt 6,3% (Tarifstufe 3) bis 3,8% (Tarifstufe 8). Neu sollen die Rabattsätze einheitlich 10% (Erwachsene) bzw. 5% (Ermässigte) betragen. Dies führt in gewissen Fällen zu einer Tariferhöhung, in anderen zu einer Tariferleichterung. Da die Preise der Abonnements von den ermässigten Tageswahlkarten abgeleitet sind, beeinflusst diese Massnahme auch die Monats- und Jahresabonnements.

Von der Vereinheitlichung ausgenommen ist das Lokalnetz. Hier betragen die Rabatte weiterhin 17,9% (Erwachsene) bzw. 15,2% (Ermässigte). Diese höheren Rabatte schaffen für die Kundinnen und Kunden einen Anreiz, anstelle von Einzeltickets Mehrfahrten- oder Tageswahlkarten zu lösen, was den Chauffeurverkauf entlastet und sich damit positiv auf die Fahrplanstabilität vor allem in den Hauptverkehrszeiten auswirkt.

Bei der Multikarte «9-UhrPass» werden zurzeit Rabatte von 10,4% (Erwachsene) bzw. 9,8% (Ermässigte) gewährt. Auch hier sollen die Rabatte neu 10% (Erwachsene) bzw. 5% (Ermässigte) betragen.

Die vorgeschlagene Vereinheitlichung der Rabattsätze führt in der Summe zu Mehreinnahmen von 0,3%.

3.3. Strukturelle Massnahme 2: Erhöhung der Preise für Monats- und Jahresabonnemente beim «9-UhrPass Alle Zonen»

Der ZVV gewährt bei den Monats- und Jahresabonnements des «9-UhrPass Alle Zonen» 50% Rabatt gegenüber dem Preis eines «NetzPass Alle Zonen». Der Preis der Monats- und Jahresabonnemente des «9-UhrPass Alle Zonen» entspricht damit demjenigen eines Abonnements der Tarifstufe 3. Dieser Rabatt ist bei gesamtheitlicher Betrachtung des Tarifgefüges überdurchschnittlich hoch und die Tickets weisen keine angemessene Ertragskraft auf. Der Abonnementspreis des «9-UhrPass Alle Zonen» soll deshalb über mehrere Tarifrunden hinweg schrittweise angehoben werden. Die vorgesehene Preisanpassung bei den Monats- und Jahresabonnementen des «9-UhrPass Alle Zonen» von etwa 7% führt zu rund 0,1% Mehreinnahmen.

4. Ergebnis der Vernehmlassung

4.1. Übersicht

Zur Vernehmlassung waren gemäss § 17 PVG die 171 Zürcher Gemeinden, die 14 ausserkantonalen Gemeinden im ZVV, die zwölf regionalen Verkehrskonferenzen und die acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen eingeladen. Mit insgesamt 132 Antwortenden beträgt der Rücklauf 64,4%, womit er höher liegt als in den früheren Tarifrunden (2009: 59%, 2011: 52%). Die Massnahmen finden breite Zustimmung. Die differenzierte Preiserhöhung von 2,9% wird von 92% gutgeheissen, die Vereinheitlichung der Rabattsätze von 88% und die Erhöhung der Preise für Monats- und Jahresabonnemente beim «9-UhrPass Alle Zonen» von 82%.

Die Preisüberwachung wurde ebenfalls zur Stellungnahme eingeladen. Sie verzichtet wegen mangelnder Hinweise auf einen Preimissbrauch auf eine Empfehlung.

4.2. Beurteilung der Einwendungen der Minderheiten

Zehn der antwortenden Gemeinden lehnen die differenzierte Preis erhöhung von 2,9% ab. Die am meisten genannten Argumente sind:

- Die anfallenden Mehrkosten seien durch Kosteneinsparungen und Mehrfrequenzen zu finanzieren (drei).
- Die ablehnende Haltung sei als «Nein» zur Trassenpreiserhöhung des Bundesrates zu verstehen (zwei).
- Preiserhöhungen neutralisierten den Verlagerungseffekt auf den öffentlichen Verkehr (zwei).
- Ohne Begründung (drei).

Der Bundesrat hat ausdrücklich festgehalten, dass die Mehrkosten aus der Anhebung der Trassengebühren durch eine Erhöhung der Ticketpreise auf die Fahrgäste überwälzt werden sollen. Es ist davon auszugehen, dass diese Finanzierungsart schweizweit angewendet wird. Sie soll deshalb auch im ZVV angewendet werden, wobei die Preis erhöhung mit 2,9% erkennbar bescheidener ausfällt als in der übrigen Schweiz.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist nicht davon auszugehen, dass regelmässige und massvolle Preiserhöhungen die Verlagerungswirkung neutralisieren. Bei den letzten Tariferhöhungen wurden in der Regel auch zusätzliche Mehreinnahmen aus Frequenzsteigerungen verzeichnet. Die Einwände sind deshalb nicht zu berücksichtigen.

Bei der Vereinheitlichung der Rabattsätze betreffend Mehrfahrtenkarten, Tageswahlkarten und Multikarte «9-UhrPass» richten sich die Einwände nicht gegen die Vereinheitlichung der Rabattierung. Es wird vielmehr ein höherer Rabatt gefordert, um den Ticketverkauf durch das Fahrpersonal zu entlasten.

Durch die Vereinheitlichung der Rabattsätze entsteht in den höheren Tarifstufen bereits ein leicht höherer Rabatt als vorher. Im Lokalnetz wird zur Entlastung des Chauffeurverkaufs weiterhin ein grösserer Rabatt gewährt. Um eine weitere Entlastung herbeizuführen, sind verschiedene Massnahmen in Umsetzung. Zum einen werden leistungsfähigere Verkaufsgeräte für die Chauffeure beschafft, was die Verkaufszeiten verkürzt. Zum anderen wird das angebotene Ticketsortiment gestrafft, was zu standardisierten Verkäufen führt und die Verkaufszeiten im Fahrzeug zusätzlich verkürzt. Den Bedenken der Minderheit wird daher bereits genügend Rechnung getragen. Ausserdem werden in näherer Zukunft vor allem die neuen Vertriebskanäle über Mobiltelefone oder Internet voraussichtlich weiter stark wachsen, was zu einer bedeutenden zusätzlichen Entlastung des Chauffeurverkaufs führen dürfte.

Die Einwände gegen die Erhöhung von rund 7% bei den Monats- und Jahresabonnementen des «9-UhrPass Alle Zonen» sind sehr heterogen:

- Die geplante Erhöhung wird als zu hoch beurteilt, sie soll höchstens 5% betragen (sieben Mal).
- Die geplante Erhöhung sei kontraproduktiv und führe zu einer Verlagerung in die Hauptverkehrszeiten (drei).
- Die anfallenden Mehrkosten seien durch Kosteneinsparungen und Mehrfrequenzen zu finanzieren (zwei).
- Die Erhöhung stelle eine ungerechtfertigte Benachteiligung der Pendlerinnen und Pendler dar (zwei).
- Der Zeitpunkt für eine Erhöhung sei falsch (zwei).
- Ohne Begründung (sieben).

Die geplante Erhöhung um rund 7% verteuert das persönliche Monatsabonnement «9-UhrPass Alle Zonen» um Fr. 8 (von Fr. 114 auf Fr. 122). Dieser Betrag liegt nur Fr. 3 höher als der Preis für ein persönliches Monatsabonnement «NetzPass Tarifstufe 3» (Fr. 119). Unter Berücksichtigung ihres räumlichen Geltungsbereichs sind Monatsabonnemente «9-UhrPass Alle Zonen» somit weiterhin zu einem äusserst attraktiven Preis erhältlich. Dies gilt auch für die Jahresabonnemente. Eine gesamtheitliche Betrachtung des Tarifgefüges zeigt zudem, dass der Rabatt bei den Monats- und Jahresabonnementen «9-UhrPass Alle Zonen» immer noch überdurchschnittlich hoch ist. Ausserdem weisen diese Tickets keine angemessene Ertragskraft auf.

Eine Verlagerung vom «9-UhrPass» hin zu den teureren Tickets, die auch eine Nutzung während der Hauptverkehrszeiten erlauben, kann nahezu ausgeschlossen werden, weil die Einführung des «9-UhrPasses» seinerzeit keine spürbare Verlagerung von den Hauptverkehrszeiten in die Nebenverkehrszeiten bewirkte. Die Erhöhung stellt auch keine Benachteiligung der Pendlerinnen und Pendler dar, weil jene Pendlerin-

nen und Pendler, die den «9-UhrPass Alle Zonen» für ihren Arbeitsweg einsetzen können, gegenüber den Pendlerinnen und Pendlern in den Hauptverkehrszeiten ohnehin von einem sehr günstigen Fahrausweis profitieren. Die Einwände gegen eine Erhöhung von rund 7% bei den Monats- und Jahresabonnementen des «9-UhrPass Alle Zonen» sind aus diesen Gründen nicht zu berücksichtigen.

5. Direkter Verkehr

Anpassungen, die sich aus der Anerkennung des nationalen Tarifs des Direkten Verkehrs ergeben und auf nationaler Ebene festgelegt werden, bedürfen nur dann einer formellen Genehmigung, wenn der Verkehrsrat die Übernahme nicht empfiehlt (RRB Nr. 1834/2002). Bis zum heutigen Zeitpunkt sind keine Massnahmen beschlossen, die direkte Auswirkungen auf den Verbundtarif des ZVV haben könnten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

- I. Der Verkehrsratsbeschluss vom 11. Juni 2012 betreffend Verbundtarif 2013 wird genehmigt. Der Verbundtarif 2013 wird auf den 9. Dezember 2012 in Kraft gesetzt.
- II. Veröffentlichung der neuen Preistabellen zum Verbundtarif 2013 im Amtsblatt.
- III. Mitteilung an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi