

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 13. Juli 2016

753. Zürcher Verkehrsverbund (Verbundtarif 2017, Genehmigung)

1. Ausgangslage

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 Verkehrskonferenzen und der Verkehrsunternehmen fest. Der Tarif bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Mit Beschluss vom 20. Januar 2014 betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat für die Fahrplanjahre 2016–2019 als finanzielle Zielsetzung festgelegt, dass die Kostenunterdeckung im ZVV höchstens im Rahmen der Wirtschaftsentwicklung ansteigen soll (Vorlage 5005a). Das bedeutet, dass der Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand am öffentlichen Verkehr im Vergleich zur Wirtschaftsleistung (BIP) mittelfristig stabil bleibt, obwohl vom öffentlichen Verkehr ein überdurchschnittliches Wachstum erwartet wird. Der ZVV baut zudem sein Fahrplanangebot gestützt auf die Grundsätze des Kantonsrates regelmässig aus, um die steigende Nachfrage auf dem Netz zu bewältigen. Diese Angebotserweiterungen verursachen Kosten, die nicht alleine durch die Mehreinnahmen der zusätzlichen Fahrgäste oder eine Verbesserung der Produktivität gedeckt werden können. Deshalb sollen auch die Nutzerinnen und Nutzer die Verbesserungen des Angebots mittragen. Entsprechend sieht die Finanzplanung des ZVV in den nächsten Jahren massvolle Tarifierpassungen vor. In den aktuellen Grundsätzen für die Jahre 2018–2021 hat der Kantonsrat zudem die finanzielle Zielsetzung dahingehend ergänzt, dass der Kostendeckungsgrad des ZVV weiter gesteigert werden soll (Beschluss vom 15. Februar 2016; Vorlage 5213a).

Die grossen Angebotsausbauten auf die Fahrplanperiode 2016/2017 (Durchmesserlinie, 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn) erforderten eine rechtzeitige Preiserhöhung. In der Finanzplanung des ZVV wurde für diese Fahrplanperiode deshalb eine Tarifierhöhung auf Dezember 2015 von durchschnittlich 5% eingeplant. Diese Anpassung wäre allerdings erkennbar höher ausgefallen als die vergangenen, vom Markt gut aufgenommenen Tarifierhöhungen im ZVV. Weil zudem auf nationaler Ebene auf Dezember 2014 eine Tarifierhöhung geplant war, wurde die Tarifierhöhung auf zwei Tarifrunden aufgeteilt. Die erste Tarifier-

höhung um durchschnittlich 2,55% erfolgte auf Dezember 2014 (RRB Nr. 794/2014), die zweite Tarifierhöhung um durchschnittlich 2,5% soll auf Dezember 2016 erfolgen.

Im Rahmen der ausserordentlichen Leistungsüberprüfung 2016 hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 16. März 2016 die Volkswirtschaftsdirektion zusätzlich mit der Einführung eines Seezuschlags von Fr. 5 als Massnahme in der Leistungsgruppe Nr. 5210, Finanzierung öffentlicher Verkehr, beauftragt (RRB Nr. 236/2016), was einer Tarifierhöhung von 0,5% entspricht. Damit ergibt sich eine Tarifierhöhung von insgesamt 3,0%. Diese Tarifierhöhung und die zusätzlichen Massnahmen aus der Leistungsüberprüfung werden dazu führen, dass der ZVV die sich aus der Leistungsüberprüfung 2016 ergebende finanzielle Zielsetzung einhalten kann.

Auch die Organisation «Direkter Verkehr», die den nationalen Tarif festlegt, sieht auf das Fahrplanjahr 2017 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,0% vor. Die Erhöhung im nationalen Tarif steht im Zusammenhang mit der Erhöhung der Trassenpreise, die der Bundesrat 2011 beschloss und mit der zusätzlich 300 Mio. Franken für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung stehen sollen. Gemäss Bundesrat sollen die Verkehrsunternehmen diese zusätzlich anfallenden Kosten durch eine Erhöhung der Ticketpreise auf die Fahrgäste überwälzen (sogenannte «Nutzerfinanzierung»). Die Erhöhung der Trassenpreise erfolgt in zwei Schritten: Auf den 1. Januar 2013 wurde von den Verkehrsunternehmen 200 Mio. Franken zusätzlich verlangt, auf den 1. Januar 2017 erfolgt eine weitere Erhöhung um 100 Mio. Franken. Ab 2017 wird der ZVV dadurch zusätzlich mit rund 6 Mio. Franken belastet.

2. Einnahmenprognose

Die Tarifierhöhung auf Dezember 2016 von 3% ist in der Finanzplanung 2017–2022 des ZVV eingeplant. Aufgrund der Preiselastizität dürfte die Tarifierhöhung allerdings nur zu rund 70% ertragswirksam sein. Unter dieser Annahme dürften die Tarifmassnahmen ab 2017 zu jährlichen Mehreinnahmen von 17,6 Mio. Franken führen. Die Mehreinnahmen tragen dazu bei, dass der ZVV seine Zielsetzung aus der Leistungsüberprüfung 2016 einhalten kann: Die Kostenunterdeckung liegt 2017 und 2018 unter dem Niveau 2015 und steigt auch bei Inbetriebnahme der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn im Jahre 2019 nicht über 377 Mio. Franken.

3. Verbundtarif 2017 – geplante Massnahmen

Neben einer differenzierten Erhöhung der Preise um 2,5% sollen zwei strukturelle Massnahmen umgesetzt werden: der vom Regierungsrat in Auftrag gegebene Zuschlag auf Kursen der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft und die Aufhebung des Rabattes, den Junioren im ZVV auf Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten erhalten.

3.1. Differenzierte Preiserhöhung

Die angestrebte Zielgrösse der Preisanpassung beträgt über das gesamte Sortiment hinweg 2,5%. Dieser Wert kann jedoch aus technischen und tariflichen Gründen nicht für jeden Artikel punktgenau erreicht werden. Abweichungen entstehen dadurch, dass die Preise für Einzeltickets Lokalnetz/Kurzstrecken sowie für 1–2 Zonen jeweils nur um 10 Rappen erhöht werden können, da die Ticketautomaten keine 5-Rappen-Münzen annehmen. Des Weiteren muss ab Tarifstufe 3 der Vollpreis für Tickets stets in 20-Rappen-Schritten erhöht werden, weil der Halbtaxpreis genau die Hälfte des Vollpreises beträgt und somit ebenfalls auf 10-Rappen-Schritte beschränkt ist. Das führt bei gewissen Tickets bisweilen zu überproportionalen Preisanstiegen. Weiter führt jeder Eingriff in das sorgfältig ausbalancierte Tarifgefüge zu Abweichungen von der Zielgrösse. So leiten sich die Preise sämtlicher Tickets in einer Tarifstufe von denjenigen der Einzeltickets ab. Daher haben selbst kleine Anpassungen bei den Einzeltickets auch Auswirkungen auf die Preise des übrigen Ticketsortiments. Aus diesen Gründen ist sowohl bei den einzelnen Tickets wie auch insgesamt lediglich eine Annäherung an die gesetzte Zielgrösse möglich.

In den vergangenen Tarifrunden auf Dezember 2012 und 2014 wurden Einzelbillette und Multikarten der Tarifstufe Lokalnetz/Kurzstrecke geschont. Bei diesen Tickets ist nun eine Preiserhöhung angezeigt. Einzeltickets für das Lokalnetz, die Kurzstrecke und 1–2 Zonen (Tarifstufe 2) schlagen um 10 Rappen auf. Ein ermässigttes Einzelticket Lokalnetz/Kurzstrecke kostet statt Fr. 2.20 neu Fr. 2.30 (+4,5%), beim Vollpreis statt Fr. 2.60 neu Fr. 2.70 (+3,8%).

Auf der Tarifstufe 2 kostet ein ermässigttes Einzelticket statt Fr. 3.00 neu Fr. 3.10 (+3,3%), ein Einzelticket Vollpreis statt Fr. 4.30 neu Fr. 4.40 (+2,3%). Die ermässigten Einzeltickets der Tarifstufen 3–5 (3–5 Zonen) werden um 10 Rappen erhöht, die Einzeltickets Vollpreis um 20 Rappen. Auf den Tarifstufen 6–8 (6–8 Zonen) werden die ermässigten Einzeltickets um 20 Rappen erhöht, die Einzeltickets Vollpreis um 40 Rappen. Die prozentualen Aufschläge liegen im Bereich von 1,9% bis 3,2%.

Bei Monatsabonnements besteht die Gefahr, dass Kundinnen und Kunden, die ihr Abonnement nicht täglich nutzen, auf ermässigte Tageswahlkarten wechseln. Deshalb werden Monatsabonnements in dieser Tarifrunde geschont, um die Kundenbindung in diesem Segment zu verbessern. Die Preise steigen je nach Tarifstufe gar nicht (Lokalnetz), um Fr. 1 (Tarifstufe 2–5: +0,5% bis +2,3%) bzw. um Fr. 2 (Tarifstufe 6: +0,8%).

Bei den Jahresabonnements soll der Rabatt von 25% auf 23% leicht gesenkt werden. Dieser Rabatt ist aus heutiger Sicht als zu grosszügig einzustufen. Unter den Jahresabonnenten finden sich viele Pendlerinnen und Pendler, die den öffentlichen Verkehr sehr stark nutzen. Heute kostet ein Jahresabonnement 9 Mal den Preis eines Monatsabonnements, neu liegt der Faktor bei 9,2. Das ZVV-Jahresabonnement liegt damit immer noch im Rahmen der Rabattierung in anderen Verbünden.

Die Monats- und Jahresabonnements des «9-Uhr-Pass»-Sortiments schlagen überdurchschnittlich auf, weil der bisher gewährte Rabatt bei gesamtheitlicher Betrachtung überdurchschnittlich hoch ist und die Tickets keine angemessene Ertragskraft aufweisen. Die persönlichen Monatsabonnements (2. Klasse) schlagen zwischen 3,0% und 3,8% auf, persönliche Jahresabonnements 5,3% bis 5,8%. Beim Tagespass des «9-Uhr-Pass»-Sortiments erfolgt jedoch aufgrund der Erhöhung im Dezember 2014 keine neue Preisanpassung. In Anbetracht des neuen ZSG-Schiffszuschlags erscheint eine Erhöhung dieses ZVV-Freizeitickets zurzeit nicht opportun.

Insgesamt steigen die Preise bei dieser differenzierten Erhöhung auf das Fahrplanjahr 2017 (auf Dezember 2016) um durchschnittlich 2,52%.

3.2. Einführung eines Zuschlags auf Kursen der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG)

Im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016 hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion mit der Einführung eines Seezuschlags von Fr. 5 beauftragt. Das entspricht einer Tarifierhöhung von 0,5%.

Die von der ZSG betriebenen Kurse auf dem Zürichsee und der Limmat sind bis auf wenige Ausnahmen ein touristisches Angebot. Dieses wird – wie auch das Nachtnetz – nur von einem sehr kleinen Teil der Passagiere genutzt: 2015 transportierte die ZSG knapp 0,3% aller ZVV-Fahrgäste. Im Nachtnetz ist der Zuschlag heute breit akzeptiert.

Der neu einzuführende ZSG-Schiffszuschlag ist wie der Nachtnetz-Zuschlag ein Zuschlag von Fr. 5 zum bestehenden Fahrausweis. Er ist jeweils am Kalendertag gültig. Vom ZSG-Schiffszuschlag befreit sind Kinder bis 6 Jahre und begleitete Kinder mit Junior-/Enkelkarte, gratis reisende Personen in Gruppen und Behinderte bzw. Begleitperson

sowie Velos und Hunde. Weitere Ermässigungen sind nicht vorgesehen (z. B. für Kinder 6–16 Jahre, Halbtax- und GA-Inhaberinnen und -Inhaber). Zu entrichten ist der ZSG-Schiffszuschlag auf allen Kursen der ZSG auf dem Zürichsee und der Limmat.

Der ZSG-Schiffszuschlag wird als Einzelticket und als Multikarte mit 10% Rabatt (Fr. 27) angeboten. Pendlerinnen und Pendlern auf den Querverfahrten und Personen, die häufig eine Schifffahrt machen, wird eine persönliche Monats- und Jahreszuschlagskarte für Fr. 25 bzw. Fr. 150 angeboten, für Junioren beträgt der Preis Fr. 15 bzw. Fr. 90. Trotz des Zuschlags bleibt eine Schifffahrt auf dem Zürichsee im Vergleich mit anderen grossen Schweizer Seen immer noch günstig und unter dem marktüblichen Niveau.

3.3. Abschaffung Juniorenrabatt auf Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten

Im ZVV bestehen bei Einzeltickets zwei Preisstufen: «Vollpreis» und «Ermässigt». Ermässigte Tickets gibt es für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtax-Abonnements, für Kinder von 6–16 Jahren, Militärangehörige sowie Velos und Hunde. Bei Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten umfasst diese Kategorie im ZVV auch Junioren von 16–25 Jahren, ohne dass sie über ein Halbtax-Abonnement verfügen müssen. Dies ist eine schweizweit einmalige Regelung.

Für ermässigte Tickets kann die Differenz zum Vollpreis als Ertragsausfall beim Verteilschlüssel für Halbtax-Abonnemente angemeldet werden. In diese Anmeldung fliessen auch ermässigte Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten ein, die von Junioren ohne Halbtax-Abonnement genutzt werden, da ihr Anteil nicht gesondert ausgewiesen werden kann. Bisher wurde deshalb der Gesamtbetrag aller angemeldeten Ertragsausfälle für Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten aufgrund einer Sonderregelung pauschal um 10% auf 90% gekürzt. Diese 90% bildeten die Grundlage für die Entschädigung an den ZVV. Ab dem 1. Januar 2017 entfällt diese Sonderregelung. Ertragsausfälle dürfen nur noch für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtax-Abonnements und für Kinder von 6–16 Jahren angemeldet werden. Wenn die Anmeldung auch andere Kundengruppen wie im ZVV z. B. die Junioren von 16–25 Jahren ohne Halbtax-Abonnement umfasst, entfällt die gesamte Entschädigung, also auch jene für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtax-Abonnements und für Kinder von 6–16 Jahren. Das würde im ZVV zu substantziellen Einnahmeneinbussen von jährlich 11 Mio. Franken führen.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden mögliche Alternativen geprüft, die aber an der Umsetzbarkeit scheiterten. Da es sich bei den Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten für Junioren zudem um eine

Sonderlösung handelt, die in der übrigen Schweiz und auch im Z-Pass nicht anzutreffen ist, soll der Juniorenrabatt für Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten ohne Halbtax-Abonnement aufgehoben werden. Junioren, die weiterhin ermässigte Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten kaufen möchten, steht der übliche Weg über den Erwerb eines Halbtax-Abonnements offen. Damit können auch sie von ermässigten Einzeltickets profitieren. Dieser Umstand wird zusammen mit einem voraussichtlichen Nachfragerückgang dazu führen, dass keine nennenswerten Mehreinnahmen erwartet werden können. Es handelt sich somit nicht um eine Tarifierhöhung, sondern um die Vermeidung eines substanziellen Einnahmenausfalls. Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass Junioren weiterhin ermässigte Monats- und Jahresabonnemente beziehen können. Dies entspricht der nationalen Regelung.

4. Ergebnis der Vernehmlassung

4.1. Übersicht

Zur Vernehmlassung waren gemäss § 17 PVG die 168 Zürcher Gemeinden, die 13 ausserkantonalen Gemeinden im ZVV, die zwölf regionalen Verkehrskonferenzen und die acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen eingeladen. Mit insgesamt 104 Antwortenden beträgt der Rücklauf 52%. Die differenzierte Preisanpassung von 2,52% wird von 95% gutgeheissen, der ZSG-Schiffszuschlag von rund 77%.

4.2. Beurteilung der allgemeinen Einwendungen

a) 17 Teilnehmende standen der Abschaffung des Juniorenrabatts kritisch gegenüber oder empfahlen, auf die Abschaffung zu verzichten.

Die Abschaffung steht im Zusammenhang mit einer Neuregelung der Ertragsausfallentschädigung beim Verteilschlüssel des Halbtax-Abonnements. Die Beibehaltung dieses besonderen, vom Besitz eines Halbtax-Abonnements unabhängigen Juniorenrabatts, würde ab dem 1. Januar 2017 dazu führen, dass die gesamte Ertragsausfallentschädigung von 11 Mio. Franken aus Halbtax-Abonnements wegfiel. Es handelt sich somit nicht um eine Tarifierhöhung, sondern um die Vermeidung eines substanziellen Einnahmenausfalls. Da es sich zudem um eine schweizweite Sonderlösung handelt, die auch im Z-Pass nicht anzutreffen ist, soll der Juniorenrabatt für Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten ohne Halbtax-Abonnement aufgehoben werden. Die Einwände sind nicht zu berücksichtigen.

b) Sechs Gemeinden zweifelten die Notwendigkeit einer Preiserhöhung an oder schlugen statt einer Preiserhöhung ein vermehrtes Engagement der öffentlichen Hand vor.

Die Preiserhöhung entspricht der eingangs erwähnten strategischen Zielsetzung des Kantonsrates für die kommenden Fahrplanperioden, die für die Fahrplanjahre 2018–2021 zudem verlangt, dass mittels periodischer Preisanpassungen auch eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades anzustreben ist. Mit der Leistungsüberprüfung 2016, die dem mittelfristigen Ausgleich der Staatsrechnung dient, hat der Regierungsrat die Zielsetzung zusätzlich verschärft. Neben einer weiteren Verbesserung der Produktivität müssen auch die Fahrgäste das erforderliche Wachstum über höhere Preise mittragen, denn die Zunahme der Verkehrseinnahmen aus der Nachfrageentwicklung allein reicht zur Erreichung der Zielsetzung nicht aus. Die Mehreinnahmen aus den Tarifmassnahmen tragen dazu bei, dass der ZVV die Vorgaben des Kantonsrates und des Regierungsrates einhalten kann. Die Einwände sind daher nicht zu berücksichtigen.

c) Fünf Teilnehmende forderten ein einfacheres, nachhaltigeres oder landesweit neues Tarifsystem bzw. Anpassungen am Zonensystem.

Die nationalen Basissysteme für den Vertrieb stehen am Ende ihres Lebenszyklus. Die neuen Basissysteme werden neue Möglichkeiten der Sortiments- und Preisgestaltung eröffnen. Der Mitte 2015 eingeführte SwissPass wird in einem ersten Schritt für General- und Halbtax-Abonnemente genutzt und kann später auch für Verbund-Abonnemente sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen verwendet werden. Damit macht der öffentliche Verkehr in der Schweiz einen wichtigen Schritt in Richtung elektronisches Ticketing. Der ZVV bringt sich bei der Weiterentwicklung des nationalen Tarifs ein, um seine Interessen zu wahren. Im Zusammenhang mit den Entwicklungen im nationalen Tarif und im Z-Pass-Verbund sowie den geplanten neuen Vertriebstechнологien überprüft der ZVV sein Sortiment und passt es, falls zweckmässig, an. Die Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinden kann im Zusammenhang mit diesen künftigen Arbeiten geprüft werden.

d) Vier Teilnehmende wiesen darauf hin, dass den höheren Preisen keine lokale Verbesserung des Angebots gegenüberstehe oder das Angebot abgebaut worden bzw. aus anderen Gründen mangelhaft sei.

Reisen beginnen oder enden nicht nur in der jeweils betroffenen Gemeinde. Die Fahrgäste profitieren vom Gesamtsystem und damit in der Regel auch von Verbesserungen an anderen Orten. Eine auf den jeweiligen direkten Gemeindennutzen bezogene Tariffestsetzung oder -erhöhung ist in der Praxis daher weder sinnvoll noch durchführbar. Der Einwand ist nicht zu berücksichtigen.

4.3. Beurteilung der Einwendungen zum ZSG-Schiffszuschlag

a) 19 Teilnehmende wünschten eine Befreiung vom Zuschlag bei Pendlerinnen und Pendlern bzw. Abonentinnen und Abonenten oder bei Querfahrten.

Die ZSG führt zwei Querfahrten aus, die im Gegensatz zu den Rundfahrten Erschliessungsfunktion haben und auch von rund 260 Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden (Linie Nr. 3732 Thalwil–Küsnacht bzw. Erlenbach und 3733 Wädenswil–Männedorf bzw. Stäfa). Gewisse Relationen der Personenfähren werden dabei auch von den Rundfahrten gefahren (z. B. Erlenbach–Küsnacht und Stäfa–Männedorf von der grossen Rundfahrt bzw. Thalwil–Küsnacht von der kleinen Rundfahrt). Um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden, müssten alle Kurse mit Querfahrten vom Schiffszuschlag befreit werden. Damit würde aber die kleine Rundfahrt allgemein befreit. Dies würde die erwarteten Erträge stark verringern und die Massnahme überflüssig machen.

Die Definition von einzelnen Relationen (z. B. Thalwil–Küsnacht), die vom Schiffszuschlag zu befreien wären, ist ebenfalls keine sinnvolle Alternative. Auf allen Kursen, bei denen eine solche Strecke von der kleinen oder grossen Rundfahrt bedient wird, müsste mindestens am jeweiligen Ausgangs- und Endpunkt der Querfahrt eine Ein- und Ausstiegskontrolle gemacht werden, was kaum durchführbar sein dürfte. Auch dürften die Fahrgäste kaum verstehen, warum die direkte Querfahrt z. B. von Thalwil nach Küsnacht vom Schiffszuschlag befreit wäre, während diejenigen, die eine Station weiter fahren, nicht befreit wären.

Einige Gemeinden schlagen vor, die Zuschlagsbefreiung an den Status «Pendler» und/oder an den Fahrausweis (Abonnement) zu knüpfen. Beim Verkauf und bei der Kontrolle könnte kaum eindeutig bestimmt werden, wer tatsächlich als Pendlerinnen und Pendler einzustufen wäre. Wäre die Zuschlagsbefreiung allein vom Fahrausweis (Abonnement) abhängig, würden Pendlerinnen und Pendler, die mit Mehrfahrtenkarten oder Tageswahlkarten unterwegs sind, benachteiligt.

Von einer Befreiung des Zuschlags ist deshalb abzusehen, zumal Pendlerinnen und Pendler aufgrund der Querfahrt von schnelleren und günstigeren Verbindungen profitieren können. Für Pendlerinnen und Pendler wird aber eine ZSG-Zuschlagskarte geschaffen, mit der sie in den Genuss einer angemessenen Vergünstigung kommen. In der Vernehmlassung wurden die Preise für eine ZSG-Monatszuschlagskarte auf Fr. 30 für Erwachsene und auf Fr. 20 für Junioren, für die Jahreszuschlagskarte auf Fr. 276 bzw. Fr. 184 festgesetzt. Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung werden diese Preise bei der Monatszuschlagskarte auf Fr. 25 für Erwachsene und auf Fr. 15 für Junioren, bei der Jahreszuschlagskarte auf Fr. 150 bzw. Fr. 90 gesenkt. Wer als Erwachsener täglich pendelt, erhält bei der Jahreszuschlagskarte eine Ermässigung

von rund 88% und bezahlt mit einer ZSG-Monatszuschlagskarte Fr. 1.25 mehr pro Tag (20 Arbeitstage/Monat), mit einer ZSG-Jahreszuschlagskarte nur Fr. 0.63. Der Einwand wurde insofern berücksichtigt, als die Preise gegenüber der Vernehmlassung deutlich nach unten angepasst wurden.

b) Vier Teilnehmende wiesen darauf hin, dass der Schiffszuschlag dem Zonenmodell und dem Grundgedanken «Ein Ticket für alles» widerspreche.

Es ist einzuräumen, dass die Fahrgäste mit dem Schiffszuschlag die uneingeschränkte Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl in den gelösten Zonen teilweise verlieren und der Schiffszuschlag dem Grundgedanken «Ein Ticket für alles» nicht entspricht. Als Alternative zum Schiffszuschlag wurde auch die Einführung einer neuen, doppelt zählenden Seezone geprüft. Die Analyse zeigte, dass die Einführung einer Seezone und deren Aufnahme in die Vertriebssysteme mit einer hohen Komplexität im Verkauf verbunden wären. Deshalb wurde dem Schiffszuschlag der Vorzug gegeben. Angesichts der anstehenden finanziellen Herausforderungen im ZVV und der Vorgabe des Regierungsrates, im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016 einen Seezuschlag von Fr. 5 einzuführen, ist der Einwand nicht zu berücksichtigen.

c) Drei Teilnehmende schlugen für Fahrgäste mit Halbtax- oder Generalabonnements einen ermässigten bzw. keinen Schiffszuschlag vor.

Der Schiffszuschlag ist kein Fahrausweis, sondern ein Zusatz zu einem gültigen Fahrausweis und hat weder Zonen- noch Streckengültigkeit. Der Zuschlag wurde bewusst als Pauschale ausgestaltet, um insbesondere den Verkauf und die Kommunikation gegenüber der Kundschaft möglichst einfach zu halten. Diese Handhabung kennen die Fahrgäste aus den Nachtnetzen des ZVV und der Nachbarverbünde. Schon aus diesem Grund ist eine Differenzierung für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtax- oder Generalabonnements nicht angezeigt. Eine Senkung des Zuschlags würde zudem die angestrebten Mehreinnahmen schmälern und dem Auftrag des Regierungsrates aus der Leistungsüberprüfung 2016 nicht entsprechen. Der Einwand ist nicht zu berücksichtigen.

4.4. Stellungnahme des Preisüberwachers

Der Preisüberwacher hat die Vernehmlassungsunterlagen zur Information erhalten. Mit Schreiben vom 30. Juni 2016 hat er mitgeteilt, dass er von einer formellen Empfehlung absehe.

Aufgrund des Ergebnisses der Vernehmlassung, den Erwägungen zu den Einwänden und der Stellungnahme des Preisüberwachers sind die Massnahmen mit den Modifikationen der Monats- und Jahreszuschlagskarte beim ZSG-Schiffszuschlag auf den 11. Dezember 2016 umzusetzen.

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 vom Verkehrsrat festgesetzte Verbundtarif 2017 wird genehmigt und auf den 11. Dezember 2016 in Kraft gesetzt.

II. Veröffentlichung der detaillierten Änderungen des Verbundtarifs 2017 im Amtsblatt.

III. Mitteilung an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi