

Sitzung vom 6. Oktober 2021

1101. Anfrage (Zusammenarbeit des ZVV mit benachbarten Verkehrsverbunden)

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, hat am 28. Juni 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Wer im Kanton Zürich wohnt und des Öfteren mit dem Öffentlichen Verkehr in benachbarte Verkehrsverbünde fährt, kennt den eher komplizierten Prozess mit dem Lösen eines Anschlussbillets. Sobald man die ZVV-Zonengrenze überschreitet, ist man gezwungen, einen sogenannten Z-Pass zu lösen und damit eine unnötige Zusatzzone zu lösen.

Diese komplizierte Regelung provoziert teure, fehlerhaft gelöste Anschlussbillette, bei denen man auf kantonsüberschreitenden Linien auf die Kulanz der Kontrolleure angewiesen ist.

Löst man bei einer grenzüberschreitenden Linie ein einfaches Anschlussbillett, ist man bereits mit ohne gültigen Fahrausweis unterwegs und zahlt die gleiche Busse wie jemand, der mit einem 2. Klasse-Abo in die 1. Klasse sitzt. Korrekterweise müsste daher ein ZVV-Abo-Inhaber beispielweise für eine Fahrt von Dietikon nach Berikon-Widen ein Z-Pass-Abo über die Zonen 154 (die man eigentlich über das ZVV-Abo bereits hätte) und die Zone 574 lösen. Bei einer Fahrt mit der Buslinie direkt in die Stadt Zürich sind sogar zwei Zusatzzonen notwendig, die eigentlich bereits im ZVV-Abo enthalten wären.

Das Beispiel lässt sich auch andernorts machen, beispielweise bei einer Fahrt mit der S-Bahn von Winterthur nach Schaffhausen. Generell gesagt, zahlt man als Passagier unlogischerweise einen Aufpreis gegenüber einem einfachen Anschlussbillett in die benachbarte Zone. Diese komplizierte Regelung zeugt von einer eher umständlichen Regelung zwischen den verschiedenen Verkehrsverbünden.

Aufgrund dieser Tatsache eröffnen sich folgende Fragen:

1. Wie viele Bussgelder wurden in den letzten Jahren aufgrund fehlerhaft gelöster Anschlussbillette zwischen verschiedenen Verbünden ausgestellt?
2. Gibt es eine spezifische Anweisung, wenn Kontrolleure solche falsch gelöste Billette antreffen?
3. Wie ist die Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den benachbarten Verkehrsverbünden geregelt?
4. Wie schätzt der ZVV diese Problematik ein?

5. Welche Schritte wurden unternommen, um diese unzufriedenstellende Zusammenarbeit zu beheben?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Manuel Sahli, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die benachbarten Tarifverbünde haben sich im Meta-Tarifverbund (Verbund bestehend aus mehreren Verbünden) Z-Pass zusammengeschlossen. Der Z-Pass umfasst das Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn, deren Linien meistens weit über die Grenzen des Kantons Zürich hinaus führen. Der Z-Pass wurde bereits Ende 2004 für Abonnemente eingeführt. Seit Ende 2012 werden auch Z-Pass-Einzelbillette und -Tageskarten ausgegeben.

Zweck der Einführung des Z-Passes war es, den für die Fahrgäste vorteilhaften und einfachen Zonentarif auch für Verbindungen anzuwenden, die über die Grenzen des ZVV in die benachbarten Verbünde führen. Es war der politische Wille aller an der Zürcher S-Bahn beteiligten Kantone, einen nahtlosen Zonentarif für die sehr oft urban geprägten Gegenden im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich zu schaffen. Dabei musste jedoch den unterschiedlichen Finanzierungssystemen im Kanton Zürich und in den benachbarten Kantonen Rechnung getragen werden. Während in den benachbarten Kantonen lediglich Tarifverbünde existieren, besteht im Kanton Zürich ein Verkehrsverbund. Der Unterschied liegt darin, dass der Kanton Zürich im Bereich des öffentlichen Verkehrs direkter Einfluss nehmen und steuern kann sowie gleichzeitig auch eine umfangreichere, unmittelbare finanzielle Verantwortung trägt. Der ZVV und damit der Kanton und die Gemeinden stellen die vollständige Finanzierung der Zürcher Verkehrsunternehmen sicher und finanzieren die Kostenunterdeckung aus dem Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Das wichtigste Finanzierungsinstrument ist dabei der Tarif, über den die Einnahmen gesteuert werden. Diesbezüglich brauchen der ZVV bzw. die Kantone als Besteller und Finanzierer des öffentlichen Verkehrs in ihrem Gebiet ausreichende Einflussmöglichkeiten.

Aufgrund der erwähnten unterschiedlichen Organisationsformen und der Autonomie der betroffenen Kantone und Gemeinden war es nicht möglich, den ZVV-Zonentarif einfach auf wesentliche Teile der Nachbarkantone auszudehnen. Da der Zürcher Kantonsrat und die Zürcher Gemeinden in Tariffragen keine Entscheide für andere Kantone fällen können, wären unzählige Schnittstellen erforderlich, was

die zielgerichtete und effiziente politische Steuerung des ZVV verunmöglichen würde.

Um aus Kundensicht die angestrebte Vereinfachung zu erzielen und gleichzeitig die ausreichende Tarifautonomie der Kantone zu wahren, wurde deshalb der Z-Pass als Meta-Verbund gegründet, dessen Tarif bei Fahrten zwischen den beteiligten Verbünden zur Anwendung kommt.

Zu Frage 1:

Es ist nicht möglich, aus allen Fällen des Fahrens ohne gültigen oder mit teilgültigem Fahrausweis bzw. den dazugehörigen Gebühren die Anzahl der fehlerhaft gelösten Anschlussbillette zwischen zwei Verbünden zu ermitteln. Grundsätzlich kann jedoch festgehalten werden, dass der weitaus grösste Teil der Vorfälle Fahrgäste betrifft, die gar keinen gültigen Fahrausweis vorweisen können.

Zu Frage 2:

Die Ticketkontrolle ist angewiesen, auch im Fall eines teilgültigen Fahrausweises (wie eines nicht korrekt gelösten Anschlussbillets über die Verbundgrenze hinweg) einen Kontrollbericht zu schreiben. Grundsätzlich werden während der Ticketkontrolle alle Vorfälle erfasst und keine Kulanzentscheide getroffen, da vor Ort weder die Zeit vorhanden ist noch die notwendigen Abklärungen getroffen werden können, um einen Sachverhalt gesamthaft zu beurteilen. Fahrgäste können sich aber an die zuständige Inkassostelle wenden und ihre Einwendungen vorbringen. Dort wird jeder Fall gesondert und auf der Grundlage der Schilderungen aller Beteiligten sowie weiterer entscheidender Tatsachen abgeklärt und beurteilt. Wenn es angezeigt ist, kann Kulanz gewährt werden.

Zu Frage 3:

Der Tarifverbund Z-Pass ist als einfache Gesellschaft organisiert, beruhend auf einem entsprechenden Gesellschaftsvertrag. Der ZVV ist einer von sechs Gesellschaftern (weitere Gesellschafter sind: Tarifverbund A-Welle, Tarifverbund OSTWIND, Tarifverbund Schwyz, Tarifverbund Zug, Schweizerische Bundesbahnen SBB). Das oberste Organ der einfachen Gesellschaft Z-Pass ist die Gesellschafterversammlung. Jeder Gesellschafter hat eine Vertreterin oder einen Vertreter bestimmt, die oder der ihn in der Gesellschafterversammlung vertritt.

Zu Frage 4:

Dem ZVV ist bekannt, dass die Tarifsituation bei verbundübergreifenden Fahrten anspruchsvoller ist als beispielsweise bei einer Fahrt innerhalb des ZVV. Seit der Einführung der Einzel- und Tagestickets im Z-Pass vor fast neun Jahren scheint sich inzwischen aber der grösste

Teil der Fahrgäste an das System gewöhnt zu haben. Beim zuständigen Kundendienst des ZVV treffen nur noch sehr wenige Fragen und Reaktionen zu diesem Thema ein. Bei einem Absatz von fast 9 Mio. Z-Pass-Tickets (Stand 2019) treffen beim ZVV-Contact jährlich einige Dutzend Kundenreaktionen zum Z-Pass ein. Davon wiederum betrifft nur ein Teil die Frage der Anschlussfahrten zu bestehenden ZVV-Fahrausweisen. Dennoch versucht der ZVV selbstverständlich laufend, die Umstände für seine Kundschaft zu verbessern (vgl. nachfolgend Beantwortung der Frage 5).

Zu Frage 5:

Die Benutzeroberfläche der ZVV-Ticketautomaten wurde und wird laufend optimiert, um die Wahl des korrekten Fahrausweises zu vereinfachen. In dieser Hinsicht mindert auch das 2018 eingeführte «ZVV-Check-in-Ticket» die Schwierigkeit beim Ticketkauf erheblich, da damit die Auswahl des Fahrausweises vor der Fahrt entfällt. Fahrgäste müssen sich lediglich via App einchecken und verfügen damit automatisch über ein gültiges Billett. Der Fahrpreis wird nach Abschluss der Fahrt berechnet und dem Fahrgast in Rechnung gestellt.

Auch Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf den Tarif wurden bereits mehrfach geprüft, unter anderem auch im Rahmen einer aufwendigen Studie von ZVV, SBB und Nachbarverbünden. Die erörterten Ansätze, namentlich die freie Kombination von ZVV-Billetten mit Billetten von Nachbarverbünden (z. B. Kombination eines A-Welle Einzelbilletts mit einem 9-Uhr-Pass des ZVV), würden jedoch für den ZVV zu erheblichen jährlichen Ertragsausfällen in zweistelliger Millio-nenhöhe führen. Dies hätte wiederum massive Auswirkungen auf das Defizit des ZVV, das je zur Hälfte mit Steuergeldern des Kantons und der Gemeinden finanziert wird. Das nahtlose Lösen von angrenzenden Zonen benachbarter Verbünde würde darüber hinaus aufwendige Anpassungen der Vertriebssysteme und der Einnahmenverteilung zwischen Verbünden und SBB erfordern.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli