

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 16. September 2026

979. Zürcher Verkehrsverbund (Verbundtarif 2027, Genehmigung)

I. Ausgangslage

Gemäss § 17 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) 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.

Gemäss den am 25. März 2024 vom Kantonsrat beschlossenen Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie) in den Jahren 2025–2029 (Vorlage 5918) soll der Kostendeckungsgrad des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) über 60% gehalten werden. Preiserhöhungen sind bei Bedarf und abgestimmt auf die finanziellen Vorgaben und die Bedingungen im Marktumfeld umzusetzen. In Übereinstimmung mit diesem Beschluss wurden in der ZVV-Finanzplanung 2026–2031 entsprechende Tarifmassnahmen eingeplant.

Nachdem bereits per Dezember 2025 eine Tarifmassnahme durchgeführt wurde, sollen auch per Dezember 2026 die Preise angepasst werden. Während der Regierungsrat mit den Richtlinien zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2025–2028 und Budgetentwurf 2025 (RRB Nr. 268/2024) den ZVV bzw. den Verkehrsrat eingeladen hat, die Verkehrseinnahmen per Dezember 2025 ausserordentlich an die aufgelaufene Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise anzupassen, findet die Tarifmassnahme im Dezember 2026 wieder in Einklang mit den Bestellverfahren des regionalen Personenverkehrs (RPV) und den geplanten Tarifierhöhungen des Nationalen Direkten Verkehrs (NDV) statt.

Vor diesem Hintergrund hat der Verkehrsrat am 3. Februar 2026 die Direktion des ZVV ermächtigt, eine differenzierte Tarifmassnahme im ZVV-Tarif von durchschnittlich 2,7% in die Vernehmlassung zu geben, die eine lineare Preiserhöhung von durchschnittlich 2,1%, die Abschaffung der Rabatte auf Multikarten sowie eine überdurchschnittliche Preiserhöhung der unpersönlichen Abonnemente umfasst. Die Vernehmlassung dauerte vom 31. März bis 22. Mai 2026. Auf dieser Grundlage setzte der Verkehrsrat am 9. Juli 2026 den Verbundtarif 2027 fest.

2. Einnahmenprognose

Die Tarifmassnahme per Dezember 2026 von insgesamt 2,7% ist in der ZVV-Finanzplanung 2026–2031 enthalten. Sie fliesst zudem in die Planung des Rahmenkredits des ZVV für die Fahrplanperiode 2027/2028 ein (Vorlage 6103). Die Tarifierhöhung wird aufgrund der Preiselastizität im ersten Jahr nur zu rund 70% ertragswirksam sein. Vor diesem Hintergrund sowie gestützt auf die aktuelle Hochrechnung der Verkehrserlöse für das Jahr 2025 ist eine Preiserhöhung von mindestens 2,1% erforderlich. Mit dieser linearen Preiserhöhung (2,1%) sowie der gezielten Rabattanpassung bei den Multikarten (0,3%) und der überdurchschnittlichen Preisentwicklung bei den unpersönlichen Abonnements (0,3%) wird bei entsprechender Preiselastizität das finanzielle Ziel, und somit der budgetierte Kostendeckungsgrad, erreicht.

Konkret werden ab 2027 Mehreinnahmen von 19,8 Mio. Franken erwartet. Dank dieser Mehreinnahmen wird die Kostenunterdeckung für das Jahr 2027 auf 481 Mio. Franken veranschlagt (2026: 467 Mio. Franken).

3. Massgebende Rahmenbedingungen

3.1 Nationale Tarifmassnahme

Während per Dezember 2025 schweizweit einzig der ZVV eine Tarifmassnahme durchgeführt hat, plant die Alliance SwissPass per Dezember 2026 eine Tarifmassnahme im NDV von 3,6%.

3.2 Politische Stimmungslage im Kanton Zürich

In den letzten Jahren war die Preisgestaltung des öffentlichen Verkehrs (öV) immer wieder im Fokus von politischen Vorstössen auf kantonal- und kommunaler Ebene. Mit der Annahme der Initiative zum 365-Franken-Abo in der Stadt Zürich im September 2025 wurde ein starkes Zeichen gesetzt, das auch ausserhalb der Stadt Zürich Erwartungen weckt. So wird mit der Motion KR-Nr. 347/2025 betreffend Zwei ZVV-Zonen für 365 Franken gefordert, dass die gesamte Bevölkerung des Kantons in den Genuss eines 365-Franken-Abos analog der Stadt Zürich kommen soll.

3.3 Multikarten und unpersönliche Abonnemente

Multikarten wurden seit deren Einführung rabattiert, um die relative Attraktivität des Ticketkaufs bei der Chauffeurin oder dem Chauffeur zu verringern. Seit der Einstellung des Chauffeurverkaufs in den Regionalbussen per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist der Grund für die Rabatte auf Multikarten nicht mehr gegeben. In der Folge wurden

die Rabatte im Rahmen der Tarifmassnahme im Dezember 2025 in einem ersten Schritt herabgesetzt (auf 10% im Lokalnetz bzw. 5% in den übrigen Tarifstufen). Nun soll die Rabattierung per Dezember 2026 vollständig aufgehoben werden. Im NDV und im Z-Pass gibt es bereits seit Jahren keine Rabatte mehr auf Multikarten.

Unpersönliche Abonnemente haben den grossen Nachteil, dass sie nicht digital erhältlich sind (keine Referenzierung auf einen persönlichen SwissPass möglich). Persönliche Abonnemente fördern daher nicht nur die gewünschte Verlagerung in die digitalen Vertriebskanäle, sondern sie bringen auch vertriebliche Vorteile. Namentlich können persönliche Abonnemente beim (Ver-)Kauf von Anschlussfahrten in der ZVV-App automatisch berücksichtigt werden. Deshalb soll mit einer überdurchschnittlichen Anhebung der Preise für unpersönliche Abonnemente der vermehrte Erwerb von persönlichen Abonnements gefördert werden.

4. Verbundtarif 2027 – geplante Massnahmen

Während bei der letzten Tarifmassnahme 2026 die Preise der Monatsabonnemente unter dem Durchschnitt entwickelt wurden, erfolgt unter Berücksichtigung der obenerwähnten Rahmenbedingungen die Preismassnahme für die Tarifmassnahme 2027 ausgeglichen zwischen Einzeltickets und Abonnements:

- Die Preise von Einzeltickets sollen durchschnittlich linear entwickelt werden. Ausgenommen hiervon sind das Lokalnetz und die Kurzstreckentickets, bei dem keine Preismassnahme erfolgt.
- Die Multikartenrabatte werden vollständig aufgehoben. Damit folgt der ZVV auch den Empfehlungen des Strategierates der Alliance SwissPass zur Abschaffung der Multikartenrabatte.
- Die Preise der persönlichen Monats- und Jahresabonnemente sollen im Rahmen der durchschnittlichen Tarifmassnahme linear entwickelt werden.
- Die Preise der unpersönlichen Monats- und Jahresabonnemente (einschliesslich unpersönliche 9-Uhr-Pässe) sollen über dem Durchschnitt entwickelt werden.

5. Ergebnis der Vernehmlassung

5.1 Übersicht

Von den eingeladenen 160 Zürcher Gemeinden, 13 ausserkantonalen Gemeinden, zwölf regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) und acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen haben 68 Eingeladene

an der Vernehmlassung teilgenommen. Mit 35% ist der Rücklauf tiefer als bei der Vernehmlassung zu den Tarifmassnahmen 2026 (43%). Die Beteiligung an den Vernehmlassungen zu den Tarifmassnahmen hat in den letzten Jahren tendenziell abgenommen. Alle vier unterbreiteten Massnahmen finden mehrheitlich Zustimmung unter den Teilnehmenden. Die Zustimmung ist jedoch tiefer als in den Vorjahren.

5.2 Bemerkungen der Vernehmlassungsteilnehmenden

Die ablehnenden Stimmen führen zur Begründung insbesondere an, dass eine (erneute) Preiserhöhung den öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr unattraktiver mache bzw. ein falsches Signal setze, wenn man die Bevölkerung weiterhin zur Benützung des öV motivieren wolle. Hierzu werden auch die kurz aufeinanderfolgenden Tarifmassnahmen mit der Entwicklung der Teuerung gegenübergestellt. Einzelne Gemeinden merken gar an, dass der vom Regierungsrat im Rahmen der ZVV-Strategie festgelegte Kostendeckungsgrad von 60% zu hinterfragen sei. Diese Diskussion kann demnächst im Rahmen der Behandlung der ZVV-Strategie 2029–2032 im Kantonsrat geführt werden.

Von einigen Gemeinden sowie von der RVK Unterland wird weiter moniert, dass die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung zurückgehe und mit der Tarifmassnahme der Kostendeckungsgrad daher nicht verbessert werden könne. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Nachfrage beim öV gemäss einer Analyse des ZVV grösstenteils «unelastisch» ist. Dies bedeutet, dass bei einem (moderaten) Preisaufschlag die Nachfrage zwar zurückgeht, aber nicht so stark, dass insgesamt Mindereinnahmen entstehen. Unter dem Strich führen Preiserhöhungen damit zu Mehreinnahmen. In den vergangenen Jahren wurde ein Umsetzungsgrad von etwa 70% erreicht (wobei allfällige Einflüsse durch weitere Faktoren nicht isoliert werden können). Preiserhöhungen schlagen sich demnach nicht zu 100% in Mehrerträgen nieder, sondern nur zu rund 70%. In der vorgesehenen Tarifmassnahme 2027 wurde daher ebendieser Umsetzungsgrad in den Berechnungen unterstellt, d. h., bei einer Preiserhöhung um 2,7% ergeben sich rund 1,9% Mehreinnahmen.

Die Stadt Zürich bzw. die RVK Zürich, welche die Tarifmassnahme insgesamt ebenfalls ablehnen, begründen dies damit, dass durch die Umsetzung des 365-Franken-Abos städtische Subventionen zum ZVV fliessen, was den Kostendeckungsgrad erhöhen dürfte (Mehreinnahmen wegen mehr verkaufter Abonnemente). Der ZVV geht jedoch mit Blick auf die Erfahrungen im grenznahen Ausland mit solchen Vergünstigungen nicht von nachhaltigen Mehreinnahmen aufgrund des 365-Franken-Abos aus.

5.3 Stellungnahme des Preisüberwachers

Untersteht die Tarifierpassung der Genehmigung durch die zuständige Legislative oder Exekutive auf Kantons- oder Gemeindeebene, hat der Preisüberwacher (PUE) nach Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes (SR 942.20) ein Antragsrecht. In diesem Fall ist der PUE vor der behördlichen Genehmigung formell zu konsultieren. Der PUE wurde daher bereits im Rahmen der Vernehmlassung angeschrieben. Mit Schreiben vom 19. August 2026 teilte der PUE dem ZVV mit, dass er in Anlehnung an eine mit der Alliance SwissPass getroffene Einigung zur nationalen Tarifmassnahme eine Kostensteigerung um 2,01% als plausibel erachte und entsprechend Ertragssteigerungen in dieser Höhe akzeptiere. Gemäss der vom PUE angenommenen Preiselastizität, die sich mit den Berechnungen des ZVV deckt, ist für eine Ertragssteigerung um 2,01% eine Tarifierhöhung um 2,9% erforderlich und somit zulässig. Da die Tarifmassnahme 2027 des ZVV mit 2,7% unterhalb dieser Grenze liegt, verzichtet der PUE auf eine weitergehende Stellungnahme dazu.

6. Fazit und Antrag

Die vorgesehene Tarifmassnahme steht in Einklang mit den Vorgaben des Kantonsrates zum Kostendeckungsgrad des ZVV und ist entsprechend in der ZVV-Finanzplanung 2026–2031 eingeplant. Sie entspricht zudem der Forderung des Bundesamtes für Verkehr nach einer Tarifmassnahme zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades im RPV. Auch der PUE erachtet die mit der Tarifmassnahme angestrebte Ertragssteigerung als zulässig.

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden befürwortet die Tarifmassnahme, wenn auch weniger eindeutig, als dies in früheren Jahren der Fall war. Insgesamt wird aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung die Umsetzung der Tarifmassnahme 2027 von insgesamt 2,7% beantragt. Die Vernehmlassung zeigt jedoch, dass die Zustimmung zu Tarifmassnahmen grundsätzlich abnimmt. Es ist daher unklar, ob bzw. inwieweit künftige, in der ZVV-Finanzplanung bereits eingeplante Tarifmassnahmen noch den notwendigen Rückhalt in den Gemeinden und der Bevölkerung haben werden.

Aufgrund der Zustimmung im Rahmen der Vernehmlassung und der Erwägungen zu den Einwänden hat der Verkehrsrat den Verbundtarif 2027, so wie er in Vernehmlassung gegeben wurde, festgesetzt. Dem Regierungsrat wird beantragt, den Verbundtarif 2027 zu genehmigen und auf den 13. Dezember 2026 in Kraft zu setzen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Der vom Verkehrsrat festgesetzte Verbundtarif 2027 wird genehmigt und auf den 13. Dezember 2026 in Kraft gesetzt.

II. Veröffentlichung der detaillierten Änderungen des Verbundtarifs 2027 im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli