



Die neue Dachmarken-Kampagne „Gemeinsam vorwärts“ und der neue visuelle Auftritt versinnbildlichen den Grundgedanken des öffentlichen Verkehrs. Die Farben und Formen spiegeln die Buntheit und Vielfalt des gesamten ZVV-Netzes wider.

Schweiz

ZVV-Strategie 2025 bis 2029

In Übereinstimmung mit den raumplanerischen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Kantons Zürich soll der öffentliche Verkehr seine wichtige Rolle in der Bewältigung der künftigen Mobilität stärken. Dafür soll das Verkehrsangebot weiterentwickelt werden.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat im kantonalen Einzugsgebiet 1,57 Millionen Bewohnerinnen und Bewohner, überlässt das Befördern jedoch anderen Unternehmen: Der Verbund umfasst acht marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (MVU) und ihre beauftragten Partner, welche die S-Bahnen, Busse, Trams und Schiffe betreiben. Sie befördern jährlich rund 650 Millionen Passagiere. Damit kann sich der ZVV auf die Planung, Finanzierung und Vermarktung konzentrieren und der öffentliche Verkehr kommt im Kanton Zürich aus einer Hand.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist bisher der einzige dieser Art in der Schweiz. Die Kompetenzen des ZVV gehen weit über die Tarifbestimmungen hinaus. Er nimmt unter anderem folgende Funktionen wahr:

- Der ZVV ist zuständig für die strategische Netzplanung, Führung und Finanzierung.
- Über einen Rahmenkredit wird die systembedingte Kostenunterdeckung refinanziert.

- Der ZVV bestimmt das Tarifgefüge und das angebotene Sortiment. Auf der Basis von Bruttoverträgen werden die MVU finanziert. Das heißt, die Ticketverkäufe werden durch den ZVV vereinnahmt und der Gesamtaufwand dem MVU nach Jahresvertrag entschädigt. Im Rahmen des zur Verfügung stehenden Verkehrsfonds werden die Aufwendungen der Infrastruktur abgedeckt. Die wirtschaftliche Selbstständigkeit der MVU fokussiert aufgrund der ZVV-Arbeitsteilung rein auf den operativen Betrieb, die Kundenorientierung und das Kosten-Qualitäts-Controlling. Die MVU stehen durch regelmäßige Kundenbewertungen im gegenseitigen Wettbewerb.

Modalsplit von heute 32 Prozent

Die Bevölkerung des Kantons Zürich legt im Schnitt rund 35 Kilometer pro Tag zurück und ist dabei 1,5 Stunden unterwegs. Mehr als die Hälfte davon bewältigt sie mit dem Auto, rund ein Drittel mit dem öffentlichen Verkehr.

Angestrebt wird bis 2040, den Modal Split des ÖV in Zürich auf mindestens 40 Prozent zu erhöhen.

ZVV-Strategie

Im Vordergrund stehen im aktuellen Strategiehorizont 2025–2029 Projekte im Bereich der Tram- und Stadtbahnen. Der öffentliche Verkehr befindet sich weiterhin mitten in einem Transformationsprozess, angestoßen durch Megatrends wie die Digitalisierung und die Urbanisierung, aber auch durch die Herausforderungen im Klima- und Umweltbereich. Eine weitere Rahmenbedingung setzt sodann die anspruchsvolle finanzielle Lage.

Auch außerhalb des öffentlichen Verkehrs ist die Mobilitätswelt im Wandel. Eine Rolle spielen dabei nicht nur neue Verkehrsmittel, Technologien und Systeme, sondern auch immer mehr unterschiedliche Ansprüche an den begrenzten öffentlichen Raum (Ausbau Langsamverkehr, Tempo-30-Zonen). All diese Entwicklungen spiegeln sich in den für die Strategieperiode definierten Zielen und Stoßrichtungen.

Folgende Ziele sind definiert:

- Die zusätzlich erwartete Nachfrage wird unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt.

- Das Angebot wird punktuell ausgebaut und dort, wo ein Marktpotenzial vorhanden ist.
- Kundenzufriedenheit von mindestens 76 Prozent.
- Der Kostendeckungsgrad soll über 60 Prozent liegen.
- Die Dekarbonisierung soll vorangetrieben werden.

In der Strategieperiode sind im Bahn-Pendlerverkehr keine weiteren substantiellen Angebotsverbesserungen möglich, jedoch wird das Angebot im nächsten Jahrzehnt unter STEP 2035 (Strategisches Entwicklungsprogramm von Bund und SBB) noch einmal deutlich mit einer Neubaustrecke Zürich–Winterthur, der Umsetzung der S-Bahn 2G (zweite Generation) sowie einer zusätzlichen Serviceanlage, neben weiteren Infrastrukturprojekten, ausgebaut. Das Tram- und Stadtbahn-Netz wird weiter ausgebaut und eine neue Tangentiallinie projektiert. Im Busverkehr werden die Schließung von Taktlücken und Taktverdichtungen angestrebt. Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen der Busflotte durch den Einsatz von Trolley- und Batteriebussen halbiert werden und bis 2040 bei null liegen.

Ersatzfahrdienst: mobilitäts-eingeschränkte Personen

Eine Verbesserung der Behinderten-Gleichstellung durch Anpassung der Bus-Haltestellen wird dringend gefordert. Letztere liegt jedoch in der Verantwortung der Straßenbesitzer (Kanton, Gemeinden). Ein Drittel der Bushaltestellen im Kanton Zürich ist noch nicht behindertengerecht. Ab 2024 wird ein Ersatzfahrdienst angeboten, der Betroffene zur nächsten behindertengerechten Haltestelle bringt. Für vier Jahre wird dieser Dienst durch den ZVV finanziert,

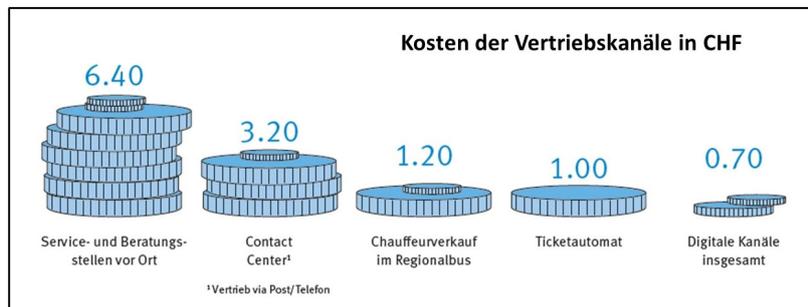
ab 2028 sollen die säumigen Gemeinden diese Kosten nach dem Verursacherprinzip tragen.

Vertrieb

Mittlerweile werden im ZVV sieben von zehn Tickets digital gelöst.

Die Wirtschaftlichkeit der konventionellen Vertriebskanäle nimmt aufgrund der zunehmenden Verlagerung in die digitalen Kanäle weiter ab. An einer Grundversorgung mit bedienten Service- und Beratungsstellen soll festgehalten werden, um weiterhin allen Personen einfachen Zugang zum ÖV-System zu ermöglichen. Bereits in der ZVV-Strategie 2024–2027 wurde die Aufhebung des Ticketverkaufs durch das Fahrpersonal in Regionalbussen per Ende 2024 beschlossen – damit will man auch die Verspätungen infolge von Verkaufsvorgängen aufheben. Als Übergangsangebot werden vereinfachte „Notfalltickets“, die nur bargeldlos bezogen werden können, angeboten. Als Alternative stehen bis 2029 die Beratung und der Verkauf von Tickets via Telefon mit Nachhause-Lieferung und gegen Rechnung im Vordergrund.

Durch die Pandemie wurde der Verlagerungstrend in Richtung digitale Kanäle beschleunigt. Das führt tendenziell zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit der klassischen Kanäle (s. Grafik oben: Basis: Bruttokosten 2019 pro Ticket nur Kosten/Absatz ZVV-eigener Kanäle, ohne Provisionen).



Die Pandemie brachte eine Beschleunigung der Verlagerung Richtung digitaler Kanäle. Hier: Bruttokosten 2019 pro Ticket nur Kosten/Absatz ZVV-eigener Kanäle, ohne Provisionen.

Herausfordernde Finanzlage

Aufgrund der hohen Teuerung, des gestiegenen Zinsniveaus sowie der höheren Energiekosten wird die Kostenunterdeckung des Zürcher Verkehrsverbunds in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen. Auch die Beschaffung und Energieversorgung von Elektrobussen, der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, die Erneuerung der Kundeninformations- und Verkaufssysteme sowie die Flottenerneuerung verursachen Mehrkosten.

Dennoch wird in Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit angestrebt, den Kostendeckungsgrad auch in Zukunft über 60 Prozent zu halten.

Nebst laufenden Effizienzsteigerungen bei den Verkehrsunternehmen wird dieses Ziel auch höhere Beiträge der Fahrgäste erforderlich machen, die ab 2024 3,4 Prozent betragen werden (inklusive der Mehrwertsteuer-Erhöhung von 0,4 Prozent). Für das Jahr 2024 wird mit einer Kostenunterdeckung von 437,5 Millionen Franken (452,5 Millionen Euro) gerechnet, die durch einen Rahmenkredit des Kantons abzudecken sind.

Peider Trippi
ANZEIGE