



CH-3003 Bern

POST CH AG

PUE; aur

Zürcher Verkehrsverbund
Dominik Brühwiler, Direktor
Hofwiesenstrasse 370
8090 Zürich

Per E-Mail: info@zvv.zh.ch

Aktenzeichen: PUE-343-102
Ihr Zeichen: Lmm
Bern, (Datum vgl. Datumsstempel der elektronischen Unterschrift)

Vernehmlassungsverfahren zu den Tarifmassnahmen 2026

Sehr geehrter Herr Brühwiler
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 9. April 2025 und die Möglichkeit zu der geplanten Tariferhöhung im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrensⁱ Stellung zu nehmen.

1 Formelles

Untersteht die Tarifanpassung eines Tarif- bzw. Verkehrsverbundes der Genehmigung durch die zuständige Legislative oder Exekutive auf Kantons- oder Gemeindeebene, hat der Preisüberwacher nach Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes (PüG; SR 942.20) ein Antragsrecht. In diesem Fall ist der Preisüberwacher bei sämtlichen preisrelevanten Änderungen gemäss Art. 14 Abs. 1 PüG vorgängig – das heisst vor der behördlichen Genehmigung – zu konsultieren. Ein Abweichen von seinem Antrag ist gemäss Abs. 2 der genannten Bestimmung ausdrücklich zu begründen. Erfolgt hingegen keine vorgängige Anhörung, weist der entsprechende Tarif einen formellen Mangel auf. Er kann gestützt auf Art. 14 PüG angefochten und in der Folge auch aufgehoben werden.

Vorliegend ist der Regierungsrat des Kantons Zürich seiner Konsultationspflicht bisher formal nicht nachgekommen. Die geplante Tariferhöhung ist nach Durchführung der Vernehmlassung zu überarbeiten und dem Preisüberwacher nochmals zur Anhörung zu unterbreiten. Eine Einbindung des Preisüberwachers im Rahmen des allgemeinen Vernehmlassungsverfahrens genügt den Anforderungen von Art. 14 Abs. 1 PüG nicht. Die Norm verlangt ausdrücklich eine gesonderte, gezielte Anhörung bei behördlich festgesetzten oder genehmigten Preisen. Um der gesetzlichen Verpflichtung zu genügen, ist der Preisüberwacher daher separat zur Stellungnahme einzuladen. Diese Stellungnahme ist im Entscheid des Regierungsrats aufzuführen und, wie bereits erwähnt, eine allfällige Nichtbefolgung zu begründen (vgl. Art. 14 Abs. 2 PüG).

Preisüberwachung PUE

Einsteinstrasse 2

3003 Bern

<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



2 Beantragte Tarifmassnahmen

Aus den am 9. April zugestellten Unterlagen des ZVV geht hervor, dass im Rahmen der Tarifmassnahmen 2026 im Schnitt eine Erhöhung der Tarife um 2.1 % geplant ist. Nach den Rabattanpassungen bei den Multikarten sowie der Abschaffung des Albis-24-Tickets würden **sich die übrigen Preise im Durchschnitt um 1.6 % erhöhen. Ab 2026 sind jährlich Zusatzeinnahmen von rund 14 Millionen Franken geplant.**

Begründet werden die Massnahmen wie folgt:

1. Aufrechterhalten des vom Kantonsrat als Finanzierungsziel festgelegten Kostendeckungsgrads von über 60 %.
2. Anpassung der Verkehrseinnahmen an die aufgelaufene Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise gemäss den Richtlinien des Regierungsratsⁱⁱ.
3. Decken der Finanzierungslücke durch Angebotserweiterungen, weil die Mehrkosten nicht durch Mehreinnahmen ausgeglichen werden können.

3 Erwägungen

Im Folgenden beurteilt der Preisüberwacher die beantragten Tarifmassnahmen dennoch bereits im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung und geht davon aus, dass seine Bemerkungen in die ihm zu unterbreitende Vorlage bereits Eingang finden. Der Preisüberwacher anerkennt, dass die Wahrung seiner Tarifhöheit für den ZVV ein zentrales Element der Verkehrspolitik darstellt. Dennoch gilt es übergeordnete Vorgaben und allgemeine Verhältnismässigkeiten einzuhalten.

1. Kostendeckungsgrad: 2023 lag der Kostendeckungsgrad nach der Corona-Pandemie bereits wieder bei sehr guten 65.3 %ⁱⁱⁱ. Damit lag dieser Wert auch deutlich über früheren Werten und der ZVV-Prognose vom Juni 2023, bei der man für 2023 von lediglich 62.1 %^{iv} ausging. Das heisst, die Reisenden auf dem Gebiet des ZVV finanzieren mittlerweile wiederum fast zwei Drittel der Kosten. Das zuletzt ausgewiesene Niveau liegt also klar über dem vom Kantonsrat auch für künftige Perioden geforderten Wert von 60 %. Die künftigen Prognosen sind womöglich weiterhin mit einer sicherheitsorientierten Marge versehen. Eine systematische Vorsicht in der Modellierung der Annahmen könnte zu einer tendenziell überdimensionierten Darstellung des Finanzierungsbedarfs führen. In diesem Fall wären Zweifel an der Belastbarkeit der Prognosen angezeigt. Der Preisüberwacher kann dies auf Grundlage der vorliegenden Informationen nicht abschliessend beurteilen. Eine Notwendigkeit zur Tariferhöhung ist mit den aktuell ausgewiesenen Angaben jedoch nicht schlüssig dargelegt.
2. Weitere Ziele der geplanten Tariferhöhungen sind zudem laut ZVV die aufgelaufene Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise auszugleichen und – gemäss den Richtlinien des Regierungsrats – sollen die Verkehrseinnahmen regelmässig erhöht werden. Dazu ist festzuhalten: Eine, quasi automatische, Koppelung des Tarifniveaus an die Teuerung lehnt der Preisüberwacher entschieden ab. Eine solche Praxis ist aus ordnungspolitischer Sicht problematisch und erscheint grundsätzlich nicht sachgerecht. Die öffentliche Hand darf nicht selbst zum Treiber der Inflation werden, indem sie Tarife systematisch mit der Teuerung erhöht, ohne gleichzeitig andere Effekte wie Effizienzpotenziale und Skaleneffekte genügend zu würdigen. Im regionalen Personenverkehr ist eine solche Indexierung zudem unüblich und steht im Widerspruch zu anderen verkehrspolitischen Zielen des Kantons Zürich wie der Förderung der Nachfrage und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Eine Notwendigkeit zur Tariferhöhung kann nicht abgeleitet werden.

3. Laut ZVV sollen die Tariferhöhungen dazu beitragen, Kosten für Angebotserweiterungen zu decken, die nicht durch Mehreinnahmen gedeckt sind. Im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan («KEF»)^v wird dazu vermerkt: «Die Kostenunterdeckung pro Zugs- bzw. Wagenkilometer geht 2025 zurück, steigt danach aber wieder an – trotz positiver Erlösentwicklung und regelmässiger Tarifmassnahmen.» Ein Blick auf die effektiven Rechnungszahlen zeigt jedoch, dass die Unterdeckung je Wagenkilometer im Jahr 2023 (dem letzten vorliegenden Rechnungsjahr^{vi}) nicht aussergewöhnlich war. Im Gegenteil:

- 2015: 4.17 Franken Unterdeckung^{vii} (entspricht 4.44 Franken^{viii} mit Preisstand 2023),
- 2019: 3.39 Franken Unterdeckung^{ix} (3.56 Franken^x mit Preisstand 2023),
- 2023: 4.15 Franken Unterdeckung^{xi}.

Der Fehlbetrag 2023 liegt damit real unter dem Wert von 2015. Eine Tarifmassnahme lässt sich damit nicht begründen.

Selbst wenn die Fehlbeträge durch Ausbauprojekte in den letzten Jahren stetig gestiegen wären, was sie vorliegend nicht sind, so rechtfertigt das keine automatische Preiserhöhung. Neue Angebote sollten anfänglich stärker öffentlich finanziert werden, sofern Effizienzsteigerungen die Mehrkosten nicht kompensieren. Bereits im Juni 2014 wies der Preisüberwacher im Rahmen seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung zu den Tarifmassnahmen 2015 den ZVV darauf hin, dass Angebotsausbauten mittelfristig durch Mehrumsatz zu finanzieren seien. Er kündigte damals an, künftig die Auslastung bei der Bewertung der Bahnprix zu berücksichtigen. Dies entspricht dem ordnungspolitischen Grundsatz, wonach sich ein Preis primär an der tatsächlich beanspruchten Leistung orientieren soll und nicht an einem kollektiv bereitgestellten Gesamtangebot.

Tatsächlich prüft der Preisüberwacher die Tarifmassnahmen nun unter Verwendung des hypothetischen Normauslastungsgrads (siehe Begründung und detaillierte Erläuterung der Methode im [Newsletter 05/23^{xii}](#)).

4 Regulierungspraxis des Preisüberwachers

Die verfassungsrechtliche Anforderung der *angemessenen* Kundenbeteiligung, die auch zu den Zielen und Stossrichtungen des ZVVs gehört^{xiii}, wird durch die Methode des Preisüberwachers quantitativ konkretisiert. Sie wird dem Antrag des Preisüberwachers an den Regierungsrat des Kantons Zürich zu grunde liegen. Durch sie soll zudem sichergestellt werden, dass die Reihenfolge der Kostenbeteiligung besser eingehalten wird (was besonders relevant bei den oben erwähnten Angebotserweiterungen ist). Gesetzlich vorgesehen ist, dass die (angemessenen) Beiträge der Nutzerinnen und Nutzer von den Gesamtkosten abgezogen werden und *danach* alle übrigen ungedeckten Kosten von den Bestellern übernommen werden (vgl. Art. 28 Personenbeförderungsgesetz).

Konkret wird das Verhältnis zwischen den Einnahmen bei einer hypothetischen Normauslastung von 50 % und dem Aufwand beurteilt. Sobald die Einnahmen aus Abonnementen und Billetten bei einer (hypothetischen) Normauslastung von 50 % klar eine Kostenüberdeckung ergeben, interveniert der Preisüberwacher.

Da der ZVV auf Nachfrage hin keine Angaben zum Auslastungsgrad machen konnte^{xiv}, musste der Preisüberwacher diese schätzen. Gemäss dieser Schätzung hat der ZVV im Jahr 2023 gesamthaft knapp 20 Mio. Personenkilometer (Perskm) zur Verfügung gestellt.

	[1] Anzahl Sitz- und Steh- plätze/ Fahrzeug*	[2] Mio. Fahrzeugkilometer im ZVV 2023**	[3] = [1] x [2] Angebot in Mio. Perskm
Tram	220	13.0	2'860
Bus	125	53.3	6'663
S-Bahn	400	25.1	10'040
TOTAL			19'920

Tabelle 1: Abschätzung der total angebotenen Personenkilometer des ZVVs im Jahr 2023

Quellen:

*Angaben aus «Metro/tram Zürich Stadtbahn oder U-Bahn für den Grossraum Zürich» von Christine Furter, 2012, Seite 59, abrufbar unter https://litra.ch/media/files/2019/03/MasterarbeitMetro_tramZrich-Bericht.pdf. Die in dieser Studie von 2012 erhobenen Werte wurden anhand folgender Quellen plausibilisiert und, wo nötig, entsprechend aktualisiert:

- Tram: Keine Anpassung nötig vgl. «<https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/die-vbz/fahrzeuge/trams0.html>», Flexity 270 Sitz- und Stehplätze, Cobra 220 Sitz- und Stehplätze, ältere Modelle 87 (Pony) – 166 (Tram 2000)
- Trolleybusse: Keine Anpassung nötig vgl. «<https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/die-vbz/fahrzeuge/trams0.html>», Sitz- und Stehplätze 115-156
- S-Bahn: 400 anstatt 300: Abschätzung anhand folgender Quellen: «<https://reporting.sbb.ch/verkehr?highlight=50552ad0689377f512bc029bb1a7d59e>» Regionalverkehr 306 Sitzplätze, RABe511 «https://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Z%C3%BCrich»: 526 Sitz- und Stehplätze, Re 450 «[https://de.wikipedia.org/wiki/SBB Re 450](https://de.wikipedia.org/wiki/SBB_Re_450)»: 380 Sitz -und Stehplätze

** Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2025–2028 S. 180

Verglichen mit den im KEF^{xv} angegebenen nachgefragten Personenkilometern in Höhe von 3'729 Mio. ergibt sich ein Auslastungsgrad von etwa 19 %.

Angebot in Mio. Perskm*	19'563	
Nachfrage in Mio. Perskm**	3'729	
Resultierende Auslastung	19.06 %	

Tabelle 2: Abschätzung des Auslastungsgrads vom ZVV im Jahr 2023

Quellen:

* Tabelle 1

** Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2025–2028 des Kantons Zürich S. 180

Der ZVV erzielte laut Geschäftsbericht im Jahr 2023 einen Ertrag von 689.1 Mio. CHF bei einem Auslastungsgrad von etwa 19 % (vgl. Tabelle 2). Wendet man den hypothetischen Normauslastungsgrad von 50 % auf diesen Ertrag an, so ergibt sich ein hypothetischer Ertrag von etwa 1'807 Mio. CHF. Verglichen mit dem Aufwand ergibt sich ein Verhältnis von 1.64:

[a]	Ertrag 2023 in Mio. CHF*	689.1 Moi. CHF
[b]	Auslastungsgrad 2023	19.06 %
[c]=[a]/[b]*50%	Ertrag unter dem hypothetischen Normauslastungsgrad (50 %)	1'807.5 Moi. CHF
[d]	Aufwand 2023 in Mio. CHF*	1'103.7 Moi. CHF
[e]=[d]/[c]	Grad Kostenüberdeckung bei Normauslastung 2023	1.64

Tabelle 3: Einschätzung des Kostendeckungsgrads 2023 bei hypothetischer Normauslastung des ZVV

Quelle:

* Geschäftsbericht ZVV 2023

Die regulatorische Praxis des Preisüberwachers basierend auf hypothetischen Ertragsberechnungen zeigt: Bei einer kalkulierten Auslastung mit hypothetischem Normauslastungsgrad decken die Passagierpreise des ZVV die Betriebskosten bereits zu einem wesentlichen Teil und darüber hinaus.

Da der Wert von 1.64 weit über dem Normalwert liegt, sind allfällige Schätzungenauigkeiten bei der Diagnose der Auslastung vernachlässigbar und ändern an der Gesamteinschätzung nichts.

Der Preisüberwacher erachtet die vom ZVV angeführten Gründe für eine Tarifmassnahme damit als unzureichend. Seine Analyse zeigt: Die Kundinnen und Kunden im ZVV-Gebiet beteiligen sich bereits mehr als ausreichend an den Kosten. Dieses Ergebnis wird zusätzlich unterstützt durch folgende Schlussfolgerung:

Gemäss Art. 48 Abs. 2 ARPV (SR 745.16) können Transportunternehmen eine Entschädigung verlangen, wenn das Standarderlösniveau des Nationalen Direkten Verkehrs stark unterschritten wird. Das Bundesamt für Verkehr hat sich dabei auf die Gleichbehandlungsgrundsätze der Nutzerinnen und Nutzer gemäss PBG berufen. Im vorliegenden Fall scheint das Gegenteil der Fall zu sein. Daraus ergibt sich der Bedarf nach einer analogen Ausgleichsmassnahme für die Passagiere. Das Tarifniveau im ZVV sollte durch das Standarderlösniveau des Nationalen Direkten Verkehrs gedeckelt sein. Im Jahr 2023 betrug der durchschnittliche Erlös im ZVV 18.5 Rappen pro Personenkilometer^{xvi}. Damit lag er über dem Wert des Regionalverkehrs der SBB, der im gleichen Jahr 17.3 Rappen pro Personenkilometer^{xvii} erreichte. Es bestehen damit begründete Hinweise darauf, dass die ZVV-Tarife das Standarderlösniveau deutlich übersteigen dürften.^{xviii} Um hierzu Klarheit zu erlangen, braucht es eine fundierte, datenbasierte Analyse. Solange der Verdacht überhöhten Tarifniveaus nicht ausgeräumt werden kann, sollte keine weitere Erhöhung der Tarife erlaubt werden, weil damit der (vermutlich bereits zu grosse) Abstand zum Tarif im Nationalen Direkten Verkehr noch weiter vergrössert würde, was unseres Erachtens im Widerspruch zu Art. 15 PBG^{xix} und Art. 6 ARPV verstösst.

5 Jahresabonnement und Zahlungsmodalitäten

Der Preisüberwacher erhält regelmässig Meldungen zu Tarifen von Tarifverbünden. Die Passagiere bedauern unter anderem, dass sie ihr Jahresabonnement nicht in Monatsraten bezahlen können. Oft wählt die ÖV-Kundschaft das Abonnement aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel. Die Flexibilität des Monatsabonnements ist in diesen Fällen kein prioritäres Kriterium. Es ist deswegen dem Preisüberwacher ein Anliegen, gerade diese Kunden vor hohen Aufschlägen zu schützen, die auf ein Jahresabonnement angewiesen sind, aber nicht über die notwendigen Mittel verfügen, ein solches auch vorzufinanzieren.

Tatsächlich ist diese Kundschaft aus finanziellen Gründen vermutlich oft gezwungen, Monatsabos zu kaufen, was den endgültigen Kaufpreis erheblich erhöht. Für den Kauf eines -Jahresabonnements (Persönlicher ZVV-NetzPass, alle Zonen, 2. Klasse, Erwachsene) beispielsweise zahlt der Reisende, der für ein Jahr im Voraus bezahlen kann, 2'295 Franken. Regelmässige Passagiere, die diesen Betrag nicht vorfinanzieren können und Monatsabonnemente lösen müssen, bezahlen insgesamt 2'964 Franken. Die Differenz in Höhe von 669 Franken (Aufpreis von 29 %) muss von der Kundschaft getragen werden, die nicht weniger loyal, sondern durch ihre finanzielle Situation eingeschränkt ist.

Zur Entlastung einkommensschwacher Haushalte ermutigt der Preisüberwacher die Verkehrs- und Tarifverbünde, ihren Kunden in Zukunft die Möglichkeit anzubieten, ein Jahresabonnement in Raten zu zahlen. (Auch bei dieser Version wird das Abonnement also während mindestens 12 Monaten nahtlos bezogen.) Aufgrund neuer Technologien erscheinen solche Preismodelle heute nach unserer Einschätzung grundsätzlich möglich und ohne grossen Aufwand umsetzbar.

Der Nationale Direkte Verkehr hat diese Möglichkeit mit dem Generalabonnement mit monatlicher Rechnung bereits geschaffen. So wird die nahtlose Treue belohnt und die Bindung der Kundschaft an den öffentlichen Verkehr gestärkt. Der Preisüberwacher schlägt einen maximalen Aufpreis von weniger als 5 % gegenüber dem Jahresabonnement auf Jahresrechnung vor.

6 Antrag

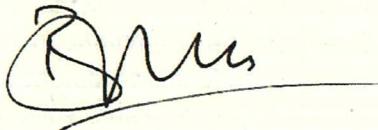
Aufgrund der obenerwähnten Erläuterungen beantragt der Preisüberwacher:

Das Tarifniveau auf das Standardniveau des RPVs zurückzuführen oder zumindest auf die geplante Tarifmassnahme zu verzichten;

Ein Jahresabonnement mit Monatsrechnung zu einem Preis anzubieten, der in einen Aufpreis von weniger als 5 % gegenüber dem Jahresabonnement mit Jahresrechnung resultiert.

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass der Preisüberwacher die Öffentlichkeit über seine Tätigkeit orientiert (Art. 4 Abs. 3 PÜG). Entsprechend ist es absehbar, dass wir die Öffentlichkeit auch über die vorliegenden Abklärungen informieren werden. Falls diese Stellungnahme aus Ihrer Sicht Geschäfts- oder Amtsgeheimnisse enthält, bitten wir Sie, diese bis am **2. Juli 2025** zu bezeichnen.

Freundliche Grüsse



Beat Niederhauser
Geschäftsführer
Stellvertreter des Preisüberwachers



Niederhauser Beat GBR9J0
05.06.2025

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

ⁱ § 17 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG), Kanton Zürich. Der Verkehrsrat legt den für das Verbundgebiet geltenden Tarif sowie das Fahrtausweissortiment nach Anhören der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmen fest. Der Tarif bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

ⁱⁱ Geschäftsbericht Bericht ZVV 2023, Seite 11. Abrufbar unter: https://www.zvv.ch/content/dam/zvv/ueber-uns/gesch%C3%A4ftsberichte/gesch%C3%A4ftsbericht_2023/ZVV-Gescha%C3%BCftsbericht-2023.pdf.

ⁱⁱⁱ Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2025-2028 & Entwurf Budget 2025, Seite 180. Abrufbar unter https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/KEF_2025-2028.pdf.

^{iv} ZVV (2023): Strategie 2025–2029 - Erläuternder Bericht; Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, Seite 27. Abrufbar unter: https://www.zvv.ch/content/dam/zvv/ueber-uns/downloads/Strategiebericht_20252029.pdf.

^v Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2025-2028 & Entwurf Budget 2025, Seite 180 abrufbar unter https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/KEF_2025-2028.pdf.

^{vi} Ein Vergleich mit früheren KEF legt den Schluss nahe, dass Planwerte tendenziell zu pessimistisch ausgefallen sind. Für belastbare Aussagen werden daher nur Rechnungswerte herangezogen.

^{vii} Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2017-2020 & Entwurf Budget 2017, Seite 168. Abrufbar unter: https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/kef/kef_2017-2020.pdf.

^{viii} <https://lik-app.bfs.admin.ch/de/lik/rechner?periodType=Jahresdurchschnitt&basis=AUTO&betrag=417&start=01.2015&ende=01.2023>

^{ix} Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2021-2024 & Entwurf Budget 2021, Seite 170. Abrufbar unter: https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/kef/kef_2021-2024.pdf.

^x <https://lik-app.bfs.admin.ch/de/lik/rechner?periodType=Jahresdurchschnitt&basis=AUTO&betrag=359&start=01.2019&ende=01.2023>

^{xi} Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2025-2028 & Entwurf Budget 2025, Seite 180 abrufbar unter https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/KEF_2025-2028.pdf.

^{xii} Der Newsletter ist abrufbar unter: www.preisueberwacher.admin.ch > Dokumentation > Publikationen > Newsletter > 2023.

^{xiii} «Ziele und Stossrichtungen gemäss Antrag des Regierungsrates betr. Grundsätze über die mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Juni 2023 (S. 5 unter Tarif: «Der ZVV bringt sich auf nationaler Ebene bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems ein. Dabei haben die fahrgastfreundliche Tarifgestaltung im Region- und Ortsverkehr sowie die Wahrung seiner Preisautonomie höchste Priorität, auch um die Einhaltung einer angemessenen Nutzerfinanzierung sicherzustellen»).

^{xiv} Vgl. Antwort ZVV vom 21. Mai 2025.

^{xv} Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2025-2028 & Entwurf Budget 2025, Seite 180 abrufbar unter https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/steuern-finanzen/kantonsfinanzen/konsolidierter-entwicklungs-und-finanzplan/KEF_2025-2028.pdf.

^{xvi} Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2025–2028 des Kantons Zürich S. 180, W1, Anzahl Personenkilometer 3'729 Mio. 2023, bei 689.1 Mio. Franken Verkehrserlöse inkl. Nebenerlöse 2023 gemäss Geschäftsbericht Bericht ZVV 2023, Seite 11. Abrufbar unter: https://www.zvv.ch/content/dam/zvv/ueber-uns/gesch%C3%A4ftsberichte/gesch%C3%A4ftsbericht_2023/ZVV-Gescha%C3%BCftsbericht-2023.pdf.

^{xvii} <https://reporting.sbb.ch/segmente?=&years=1,4,5,6,7&scroll=816&highlighted=>, Zeile Verkehrsertrag pro Personenkilometer.

^{xviii} Mangels geeigneter Datengrundlagen ist der Preisüberwacher im Rahmen dieser Empfehlung auf entsprechende Schattenberechnungen angewiesen. Vgl. Rapp (2021): Modell zur Berechnung des Standard-Erlösneaus der Verbünde, Schlussbericht der Arbeitsgruppe, Version 0.8 vom 17. Dezember 2021, Bericht-Nr. 2061.248-05.

^{xix} «Tarife sind gemäss Artikel 15 Absatz 3 PBG so auszustalten, dass sie für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vorsehen. Bund und Kantone haben gemäss Artikel 10 ARPV dafür zu sorgen, dass die Tarife für gleichwertige bestellte Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind.» Vgl.: Folie 5 in der Präsentation des BAV anlässlich der Informationsveranstaltung vom 17.01.2022 für die Kantone mit dem Titel «Neues Modell: Entschädigung Verbundpreis-Niveau in den Tarifverbünden» [Art. 10 ARPV, SR 745.16 (in der Fassung bis 15. Oktober 2024), heute: Art. 6 ARPV].

