

Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

(vom 14. Dezember 1988)¹

Der Regierungsrat,

gestützt auf § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988²,

beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

- § 1. ¹ Diese Verordnung regelt das Verbundangebot Geltungsbereich
- a. auf Eisenbahnlinien mit Ausnahme der S-Bahn-Linien der SBB,
 - b. auf den Tram- und Buslinien,
 - c. auf den Schifffahrtlinien und
 - d. den Seilbahnstrecken.

² Für das Verbundangebot auf den S-Bahn-Linien der SBB gelten die Bestimmungen dieser Verordnung sinngemäss.

³ Die Verordnung regelt ausserdem das Angebot für mobilitätsbehinderte Personen.⁴

- § 2. ¹ Das Verbundangebot gliedert sich in drei Angebotsbereiche: Gliederung
des Verbund-
angebots
- a. Im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) wird eine gute Erschliessung des Kantonsgebietes sichergestellt.
 - b. Im Angebotsbereich 2 wird eine starke Marktstellung der öffentlichen Verkehrsmittel angestrebt. Das Verbundangebot richtet sich nach dem Verkehrsaufkommen, das sich aufgrund der örtlichen Siedlungs- und Verkehrswegstrukturen zu einzelnen verkehrstarken Linien zusammenfassen lässt.
 - c. Im Angebotsbereich 3 wird für grosse, dichte Siedlungsgebiete aufgrund der starken Nachfrage und der Vielfalt der Verkehrsbeziehungen ein flächendeckendes Angebot festgelegt.

² Das regionale Bahnnetz (S-Bahn) zählt zum Angebotsbereich 2. § 14 a Abs. 3 bleibt vorbehalten.⁶

Grundsätze
über die
Angebots-
entwicklung

§ 3. Mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots legt der Kantonsrat die finanziellen Mittel für die drei Angebotsbereiche fest.

Erschliessung
a. Grundsatz

§ 4. ¹ Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen werden mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.

² Der Wert gemäss Abs. 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

³ Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- a. 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- b. 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

⁴ Sind die Voraussetzungen für die Erschliessung eines Siedlungsgebietes mit dem öffentlichen Verkehr nicht erfüllt, ist an den geeigneten Haltestellen in der Region eine angemessene Zahl von Parkierungs- und Veloabstellplätzen bereitzustellen.

b. Ausnahmen

§ 4 a.⁷ ¹ In Ausnahmefällen gilt der Wert gemäss § 4 Abs. 3 lit. b auch für Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen.

² Ein Ausnahmefall liegt insbesondere vor, wenn die Erschliessung

- a. unverhältnismässige Kosten verursacht oder
- b. den Grundsätzen der Netzgestaltung zuwiderläuft.

³ Neuerschliessungen können in allen Angebotsbereichen von wirtschaftlichen Kriterien abhängig gemacht werden. Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit.

c. zusätzliche
Verbindungen⁸

§ 5. Wo es die Nachfrage rechtfertigt, können mit öffentlichen Verkehrsmitteln zusätzliche Verbindungen angeboten werden.

Netz-
gestaltungs-
grundsätze

§ 6. ¹ Das Liniennetz verbindet Wohngebiete mit Schwerpunkten von Arbeits- und Ausbildungsplätzen für den Pendler- und Schülerverkehr und mit regionalen Einrichtungen und Einkaufsorten für den Freizeit- und Einkaufsverkehr.

² Buslinien, die Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsgebiete ohne Bahnanschluss erschliessen, werden vorzugsweise auf Bahnlinien, insbesondere auf die Linien der S-Bahn, ausgerichtet. Buslinien im Vorortsbereich von Zürich werden auch mit dem Tramnetz verknüpft.

³ Zwischen Siedlungsschwerpunkten, die ohne Bahnverbindung sind, werden regionale Busverbindungen angeboten.

⁴ Das Liniennetz wird so ausgestaltet, dass ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist.

§ 7. Für alle Linien werden regelmässige Kursfolgezeiten angestrebt, die auf den Fahrplan der S-Bahn abgestimmt werden können. Taktssystem

§ 8. ¹ Die Betriebszeit dauert von 06.00 bis 24.00 Uhr. Betriebszeit

² Sie kann auf einzelnen Linien verlängert oder verkürzt werden, namentlich

- a. aufgrund der Nachfragesituation,
- b. zur Gewährleistung von Anschlüssen,
- c. aus betrieblichen Gründen.

§ 9. ¹ Die Betriebszeit gliedert sich in folgende Verkehrszeiten: Gliederung der Betriebszeit

- a. Spitzenverkehrszeiten: Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr morgens und abends von Montag bis Freitag,
- b. Normalverkehrszeit: Zeitspanne zwischen den Spitzenverkehrszeiten sowie tagsüber an Samstagen,
- c. Nebenverkehrszeiten: frühmorgens und abends von Montag bis Samstag sowie ganztags an Sonn- und allgemeinen Feiertagen.

² Beginn und Ende der Verkehrszeiten richten sich nach den örtlichen Verhältnissen.

§ 10. Neue Linien und Kurse können als Versuchsbetrieb eingeführt werden. Der Entscheid, ob sie in das Verbundangebot aufgenommen werden, wird nach einer Versuchsdauer von in der Regel zwei Jahren gefällt. Versuchsbetrieb

II. Kursangebot

§ 11. ¹ Im Bereich der Grundversorgung wird bei genügender Nachfrage der Stundentakt angeboten. Der Kantonsrat legt mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots das notwendige Fahrgastaufkommen fest. Angebotsbereich 1

² Bei mangelnder Nachfrage in den Normal- und Nebenverkehrszeiten können einzelne Kurse entfallen. Das Angebot kann bis auf zwölf Kurse pro Tag je Richtung herabgesetzt werden. Ausserdem ist zu prüfen, ob eine andere Bedienungsform verkehrlich und wirtschaftlich geeignet ist.

Angebotsbereich 2

§ 12. ¹ Im Angebotsbereich 2 wird ein 30-Minuten-Takt angeboten.

² Das Intervall kann verkürzt werden, um Anschlüsse an die übergeordneten Transportmittel herzustellen, um die Nachfrage abzudecken oder wenn betriebliche Gründe es erfordern.

³ Bei mangelnder Nachfrage während den Normal- und Nebenverkehrszeiten kann das Intervall auf 60 Minuten ausgedehnt werden.

Angebotsbereich 3

§ 13. ¹ Im Angebotsbereich 3 wird ein 15-Minuten-Takt angeboten.

² Erfordert es die Nachfrage, wird das Intervall weiter verkürzt. Dabei sind in der Regel Intervalle von 10, 7¹/₂, 6 oder weniger Minuten zu wählen.

³ Bei mangelnder Nachfrage während der Nebenverkehrszeiten kann das Intervall auf 30 Minuten ausgedehnt werden.

Kursangebot an Samstagen und Sonntagen

§ 13 a.⁷ Das Kursangebot gemäss §§ 11–13 kann an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen in Siedlungsgebieten gemäss § 4 Abs. 1 herabgesetzt oder vollständig eingestellt werden, wenn die Summe aus Einwohnerzahl und der Anzahl an diesen Tagen in der Regel belegter Arbeits- und Ausbildungsplätze weniger als 300 beträgt.

III. Angebot für mobilitätsbehinderte Personen⁴

Grundsätze

§ 13 b.⁸ ¹ Das Verbundangebot steht langfristig nach Möglichkeit auch mobilitätsbehinderten Personen zur selbstständigen Benützung zur Verfügung.

² Ersatzweise fördert der Verkehrsverbund einstweilen ein leistungsfähiges, nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführtes, besonderes Verkehrsangebot für mobilitätsbehinderte Personen. Dieses leistet Zubringerdienste zu den Stationen und Bahnhöfen und ergänzt das Verbundangebot, wenn es die erforderlichen Dienstleistungen nicht bedürfnisgerecht erfüllen kann.

³ Die für den öffentlichen Verkehr und das Fürsorgewesen zuständigen Direktionen setzen eine Dachorganisation für die Bestellung und Finanzierung des Verkehrsangebots für mobilitätsbehinderte Personen ein.

⁴ Die Transportleistungen werden von Behindertentransportdiensten oder vom Transportgewerbe erbracht. Bei der Vergabe von Transportaufträgen berücksichtigt die Dachorganisation die Verkehrsbedürfnisse der mobilitätsbehinderten Personen und die entstehenden Kosten.

⁵ Der Verkehrsverbund richtet der Dachorganisation Subventionen aus. Die Beiträge von Staat und Gemeinden an das Verbundangebot bilden die Bemessungsgrundlage. Die Beiträge an die Dachorganisation sind proportional zum Anteil der Bevölkerung, für den das Verbundangebot nicht benutzbar ist.

IV. Schluss- und Übergangsbestimmungen⁵

§ 14. Der Kantonsrat bestimmt mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots, in welcher zeitlichen Abfolge das beim Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Angebot angepasst werden soll. Einführungsphase

§ 14 a.⁶ ¹ Das Angebot gemäss Angebotsbereich 2 wird auf dem regionalen Bahnnetz wie folgt umgesetzt: Umsetzung des Angebotsbereichs 2

- für die Station Niederglatt gleichzeitig mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie Altstetten–Oerlikon,
- für die Stationen Dinhard, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald, Tann-Dürnten gleichzeitig mit der Fertigstellung der Ausbauten auf der Strecke Zürich Flughafen–Winterthur.

² Voraussetzung ist die Sicherstellung der Finanzierung durch Bund und Kantone.

³ Ausgenommen vom Angebotsbereich 2 auf dem regionalen Bahnnetz sind die Stationen Sihlbrugg, Sihlwald und Zweidlen sowie die Strecke Hinwil–Bauma.

740.3

Angebotsverordnung

Inkrafttreten

§ 15. Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Kantonsrat auf den vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft³.

¹ OS 50, 566.

² [LS 740.1](#).

³ In Kraft seit 1. April 1989 (OS 50, 570).

⁴ Eingefügt durch RRB vom 5. November 1997 (OS 54, 491). In Kraft seit 1. Juli 1999 ([OS 55, 314](#)).

⁵ Fassung gemäss RRB vom 5. November 1997 (OS 54, 491). In Kraft seit 1. Juli 1999 ([OS 55, 314](#)).

⁶ Eingefügt durch RRB vom 28. Mai 2008 ([OS 64, 31](#); [ABI 2008, 781](#)). In Kraft seit 1. März 2009.

⁷ Eingefügt durch RRB vom 7. Dezember 2016 ([OS 72, 419](#); [ABI 2016-12-23](#)). In Kraft seit 1. Juli 2017.

⁸ Fassung gemäss RRB vom 7. Dezember 2016 ([OS 72, 419](#); [ABI 2016-12-23](#)). In Kraft seit 1. Juli 2017.