

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 289/2015

Sitzung vom 10. Februar 2016

### **100. Anfrage (Weiterentwicklung des Zürcher Nachtnetzes)**

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, sowie die Kantonsrätinnen Laura Huonker und Judith Anna Stofer, Zürich, haben am 16. November 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich besitzt unbestritten nicht nur ein hervorragendes S-Bahnnetz, sondern auch ein Nachtnetz, das seine Benutzerinnen und Benutzer am Wochenende in den meisten Fällen zuverlässig nach Hause bringt. Insbesondere vom Zentrum der Stadt Zürich aus kommt man ohne Probleme in alle Ecken unseres Kantons. Sobald man jedoch nicht von Zürich selbst, sondern von ausserhalb nach Hause fahren möchte, gestaltet sich dies aufwendiger, da die Verbindungen lediglich stadtauswärts, jedoch nicht auf Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet ist, die im restlichen Kanton unterwegs sind. Mit dem Fahrplanwechsel 2016 wurden einige Probleme mit unpassenden Anschlusszügen am Zürcher Hauptbahnhof behoben, was positiv anzumerken ist. Trotzdem gibt es Angebotslücken, die ein Heimkommen langwierig oder in manchen Fällen sogar unmöglich machen.

Wenn man zum Beispiel die Fernverbindungen anschaut, gibt es zwar Nachtverbindungen nach Luzern (ab Zürich) und St. Gallen (ab Winterthur). Wer jedoch nach Bern oder Basel fahren will, wird vor 5 Uhr morgens keine passende Verbindung finden obwohl anzunehmen ist, dass es für solche Verbindungen durchaus Interessenten geben könnte.

Auch innerhalb des Kantons Zürich könnte es mit der Eröffnung des Durchgangbahnhofs weitere Verbesserungsmöglichkeiten bei den Nacht-S-Bahnverbindungen geben, sodass die Umsteigemöglichkeiten am Zürcher Hauptbahnhof oder anderen Bahnhöfen noch weiter optimiert werden könnten.

Daher stellen wir zur weiteren Entwicklung des Nachtnetzes folgende Fragen:

1. Warum gibt es keine Nachtzugverbindungen nach Bern oder Basel? Wurde diese Idee jemals in Betracht gezogen und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
2. Wer von Winterthur nach Bülach will, besitzt nach 1:36 keine Nachtzugverbindung mehr. Warum verkehrt diese Nachtzugverbindung nicht wie alle anderen Verbindungen auch um 2:36, 3:36 und 4:36 ab Winterthur, obwohl der Umweg über Zürich ein Vielfaches der Zeit benötigt?

3. Die SN18 fährt bereits um x:05 ab Stadelhofen. Dies verunmöglicht ein Umsteigen von vielerorts im Kanton. Wäre hier zwecks besserer Anschlussmöglichkeiten keine spätere Abfahrtszeit angezeigt?
4. Trotz der Angebotsverbesserungen gibt es weiterhin einige Verbindungen, die mangels eines richtigen «Treffpunktsystems» am Zürcher Hauptbahnhof nicht möglich sind. Zum Beispiel muss jemand, der von Aarau nach Wetzikon will, eine Stunde in Zürich warten. Wären da mithilfe des neuen Durchgangsbahnhofs Museumsstrasse nicht weitere Verbesserungen möglich?
5. Vielerorts verkehren die Nachtbusse ohne Halt zurück zu ihrem Ausgangspunkt, obwohl sie den gleichen Weg zurück nehmen. Wären hier einige Halte auf dem Rückweg nicht grundsätzlich möglich, wenn diese sowieso auf dem Weg liegen? (Zum Beispiel die Linie N67 auf dem Rückweg bei den Stationen Wülflingen, Lindenplatz und Blumenau halten zu lassen.)
6. Welche weitere Angebotsanpassungen und -verbesserungen plant der ZVV in seinem Nachtnetzangebot in den kommenden Jahren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Manuel Sahli, Winterthur, sowie Laura Huonker und Judith Anna Stofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Kantonsrat beschloss am 13. September 2004, dass das Nachtnetz des ZVV kostendeckend betrieben werden muss (Vorlage 4157a). Diese Vorgabe wurde in den wiederkehrenden Beschlüssen des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif immer wieder bestätigt, letztmals mit Beschluss vom 20. Januar 2014 über die Grundsätze für die Fahrplanjahre 2016–2019 (Vorlage 5005a). Dies erfordert nicht nur einen Nachzuschlag, sondern auch eine besonders effiziente, auf die Hauptbedürfnisse der Fahrgäste in den Nachtstunden ausgerichtete Angebotsgestaltung. Deshalb konzentriert sich das Angebot in erster Linie auf die Heimfahrt von den grossen Ausgehzentren nach Hause. Die Zielsetzung eines kostendeckenden Betriebs konnte seither mit schrittweisen und massvollen Angebotserweiterungen stets eingehalten werden. Um weitere, untergeordnete Bedürfnisse abzudecken, wären mehr Betriebsmittel erforderlich, die aber mit den zusätzlichen Einnahmen nicht gedeckt werden könnten.

Zu Frage 1:

Für die Beurteilung von Fernverkehrsverbindungen wurden die SBB in die Beantwortung einbezogen. Die SBB gehen von einem gewissen Marktbedürfnis nach Nachtverbindungen zwischen Zürich und Bern/Basel aus. Diese könnten aber nicht kostendeckend betrieben werden. Hinzu kommt, dass die kurzfristige Einführung von zusätzlichen Verbindungen auf diesen Strecken wegen geplanter Bau- und Unterhaltsarbeiten nicht möglich ist. Deshalb verzichten die SBB vorerst auf die Einführung eines Angebotes.

Zu Frage 2:

Die Verbindung um 1.36 Uhr von Winterthur nach Bülach (SN) ist betrieblich mit der Linie SN3 von Winterthur nach Schaffhausen verknüpft. Die SN3 benötigt zwei Zugkompositionen, die abwechslungsweise die Strecke Winterthur–Schaffhausen / Winterthur–Stein am Rhein bedienen. Zug A verlässt Winterthur um 1.32 Uhr, wendet um 2.30 Uhr in Stein am Rhein, fährt zurück und verlässt Winterthur erneut um 3.32 Uhr Richtung Schaffhausen. Zug B verlässt Winterthur um 2.32 Uhr, wendet um 3.30 Uhr in Stein am Rhein und fährt um 4.32 Uhr ab Winterthur als letzte Verbindung erneut nach Schaffhausen. Gemeinsam entsteht dadurch der Stundentakt ab Winterthur. Da die erste Fahrt von Zug B aber erst um 2.32 Uhr beginnt, kann die Zwischenzeit genutzt werden, um diese Komposition um 1.36 Uhr von Winterthur nach Bülach verkehren zu lassen. In Bülach wendet sie und ist rechtzeitig zurück, damit sie um 2.32 Uhr als SN3 die Fahrt nach Schaffhausen / Stein am Rhein aufnehmen kann. Um 2.36 Uhr, 3.36 Uhr und 4.36 Uhr sind somit beide Kompositionen auf der SN3 unterwegs, sodass sie nicht auch noch zwischen Winterthur und Bülach eingesetzt werden können. Die zusätzliche durchgehende Bedienung dieser Strecke würde demnach auch eine zusätzliche Komposition mit entsprechendem Personal erfordern. Aufgrund der verhältnismässig geringen Nachfrage würden die entsprechenden Mehrkosten in keinem ausreichenden Verhältnis zu den Einnahmen stehen. Aus wirtschaftlichen Gründen wird daher ein Ausbau des Angebotes auf dieser Linie nicht weiterverfolgt.

Zu Frage 3:

Eine Späterlegung der Abfahrtszeiten der SN18 am Bahnhof Stadelhofen würde zwar zusätzliche Umsteigebeziehungen ermöglichen, doch gingen bestehende Umsteigebeziehungen wegen der späteren Ankunft bei der Rückfahrt am Bahnhof Stadelhofen verloren (z. B. nach Winterthur). Eine Späterlegung der Abfahrten ab Bahnhof Stadelhofen bedingt somit eine sorgfältige Abwägung der Vor- und Nachteile. Eine solche Abwägung kann im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens unter Einbezug der betroffenen Gemeinden erfolgen.

Zu Frage 4:

Das Nachtnetz des ZVV hat verschiedene Verknüpfungspunkte, die möglichst zahlreiche Anschlüsse ermöglichen sollen. Eine weitere Vernetzung des Angebotes würde erhebliche zusätzliche Betriebsmittel erfordern. Im vorgebrachten Beispiel besteht am Hauptbahnhof zwischen den Linien SN1 von Aarau und der Linie SN5 nach Wetzikon seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 neu eine kürzere Umsteigezeit von noch 18 Minuten. Ermöglicht wird diese Verbindung durch die neu eingeführte SN9 nach Uster und Bülach, bzw. ins Unterland, und die neue Linienführung der SN5, die nicht mehr ins Unterland, sondern ins Knolleneramt verkehrt. Dadurch kann die SN5 am Hauptbahnhof später abfahren.

Zu Frage 5:

Das Nachtnetz ist darauf ausgelegt, die Hauptbedürfnisse abzudecken und insbesondere die Heimfahrt von den nächtlichen Freizeitaktivitäten zu ermöglichen. Damit dürften in Lastrichtung mindestens 80% bis 90% der Nachfrage abgedeckt sein. Nur die besonders nachfragestarken Nacht-S-Bahn-Linien und die Nachtbusse in der Stadt Zürich bieten sowohl in der Lastrichtung wie auch in der Gegenlastrichtung Fahrmöglichkeiten an. Die übrigen Nachtbuslinien sind darauf ausgelegt, Fahrgäste nur in der Lastrichtung zu befördern. Dadurch können mit weniger Bussen grössere Gebiete erschlossen werden, da sie den Ausgangspunkt auf der Rückfahrt ohne Halt schneller erreichen. Dies ermöglicht zudem, dass der Bus vorzeitig wenden und zum Ausgangsort zurückzukehren kann, sobald sich keine Fahrgäste mehr im Fahrzeug befinden. Damit kann die Effizienz insgesamt gesteigert werden. Die systematische Bedienung von Halten in der Gegenlastrichtung wäre nur möglich, wenn das erschlossene Gebiet verkleinert würde, zusätzliche Busse eingesetzt und gleichzeitig zusätzliche Leerfahrten in Kauf genommen würden. Ein kostendeckender Betrieb wäre dadurch nicht mehr möglich.

Zu Frage 6:

Gemäss der Strategie des ZVV soll das Nachtnetz entsprechend der Nachfrage weiterentwickelt und ausgebaut werden. Die konkreten Angebotsausbauten werden im Rahmen des jeweiligen Fahrplanverfahrens festgelegt. Aus Kapazitätsgründen ist insbesondere ein Ausbau des Bahnangebotes in Richtung Winterthur anzustreben. Das Nachtnetz muss aber weiterhin kostendeckend betrieben werden können.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**