

Sitzung vom 7. Juni 2016

535. Anfrage (Nacht-S-Bahn auch für den Bezirk Pfäffikon)

Die Kantonsräte Hanspeter Hugentobler, Pfäffikon, Markus Schaaf, Zell, und Nik Gugger, Winterthur, haben am 21. März 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Das ZVV-Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell. Mit einem attraktiven Netz leistet der ZVV einen wichtigen Beitrag für sichere Freizeit-Mobilität auch während den Nachtstunden, überzeugt insbesondere Jugendliche von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrs und leistet mit den mehr als kostendeckenden Nachtlinien erst noch einen Beitrag an den defizitären Tagesbetrieb.

Umso unverständlicher ist es, dass der Bezirk Pfäffikon nur über ein schlechtes Nachtnetz verfügt. Ein Blick auf die Nachtnetz-Karte zeigt augenfällig, dass in keinem Gebiet des Kantons auf so grosser Fläche eine Nacht-S-Bahn fehlt. Stattdessen werden Ortschaften wie Pfäffikon oder Hittnau mit dem Nacht-Bus N72 ab Schwerzenbach erschlossen. Dieser muss Volketswil, Gutenswil, Freudwil, Wermatswil, Pfäffikon, Hittnau und Saland abdecken und ist entsprechend gut ausgelastet und oft überfüllt. Der Regierungsrat weist entsprechend in seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 301/2015 für den Nachtbus N72 einen Kostendeckungsgrad von 135,2% aus.

Wie schlecht die Anbindung des grössten Teils des Bezirkes Pfäffikon an das Nachtnetz ist, zeigen folgende Beispiele: Die Fahrzeit von Winterthur nach Pfäffikon mit dem Nachtnetz beträgt ganze 66 Minuten und die Verbindung führt mit der SN1 nach Stettbach, von hier (mit 20-minütiger Umstiegszeit) mit der SN9 nach Schwerzenbach und dann mit dem «Sammel-Nachtbus» N72 nach Pfäffikon.

Und wer von Effretikon ins 14 Kilometer entfernte Pfäffikon fahren will, benötigt dafür ganze 59 Minuten; die Reise von Winterthur nach Saland dauert 79 Minuten und nach Bauma gar 94 Minuten. Die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr betragen dabei das zwei- bis dreifache der Dauer einer entsprechenden Autofahrt.

Störend ist dabei besonders auch, dass die nächtliche Anbindung von Winterthur als wichtiger Ausgeh-Ort für das Zürcher Oberland völlig vernachlässigt wird und die Verkehrsverbindungen nur nach Zürich ausgerichtet sind.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Erachtet der Regierungsrat diese Verbindungen ins Zürcher Oberland als attraktiv und geeignet, Fahrgäste aus dem Bezirk Pfäffikon dafür zu gewinnen, ihren Weg in den nächtlichen Ausgang – insbesondere auch nach Winterthur – mit dem öffentlichen Verkehr anzutreten?
2. Weshalb ist der grösste Teil des Bezirkes Pfäffikon nicht mit einer Nacht-S-Bahnlinie, sondern nur schlecht mit Nachtbus-Linien erschlossen, obwohl die Nachfrage gross ist und die Busse sehr gut ausgelastet bis überlastet sind?
3. Wie sieht der Regierungsrat das Potenzial und die Chance der Einführung der S3 als Nacht-S-Bahnlinie zur besseren Erschliessung des Bezirkes Pfäffikon?
4. Plant der Regierungsrat im Rahmen des weiteren Ausbaus des ZVV-Angebotes weitere Massnahmen, um das Nachtnetz-Angebot der Region Pfäffikon zu verbessern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hanspeter Hugentobler, Pfäffikon, Markus Schaaf, Zell, und Nik Gugger, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Kantonsrat hat am 13. September 2004 beschlossen, dass das Nachtnetz des ZVV kostendeckend betrieben werden muss (Vorlage 4157a). Diese Vorgabe wurde in den Beschlüssen des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif immer wieder bestätigt, letztmals mit Beschluss vom 15. Februar 2015 über die Grundsätze für die Fahrplanjahre 2018–2021 (Vorlage 5213a). Dies erfordert nicht nur einen Nachtzuschlag, sondern auch eine besonders effiziente, auf die Hauptbedürfnisse der Fahrgäste in den Nachtstunden ausgerichtete Angebotsgestaltung.

Zu Frage 1:

Das Nachtangebot für das Zürcher Oberland ist grundsätzlich auf den Ausgehort Zürich ausgerichtet. Damit wird das Hauptbedürfnis der Fahrgäste abgedeckt. Das Angebot auch auf Winterthur auszurichten, dürfte annähernd eine Verdoppelung der heutigen Betriebsmittel (Anzahl Fahrzeuge, Chauffeurinnen und Chauffeurs usw.) erfordern. Die erwartete Nachfrage ab Winterthur ist aber deutlich geringer als ab Zürich und die erforderliche Kostendeckung wäre damit nicht zu erreichen.

Zu Frage 2:

Im Unterschied zu Nacht-S-Bahn-Linien können Nachtbusse auch Ortsteile und Gemeinden erschliessen, die abseits der Bahnhöfe liegen. Auch im Falle einer neuen Nacht-S-Bahn-Linie nach Pfäffikon ZH müssten weiterhin Nachtbusse eingesetzt werden, um die Region erschliessen zu können. Die Erschliessungsqualität ist demnach nicht alleine vom Verkehrsmittel abhängig. Bezüglich der räumlichen Abdeckung sind Buslinien sogar von Vorteil. Auch in anderen Regionen des Kantons Zürich verkehren anstelle von Nacht-S-Bahnen Nachtbusse (Wehntal, Tösstal, Wallisellen, Hinwil, Teile des Furttals, Strecke nach Stammheim).

Die beiden Nachtbuslinien N62 und N72 der Region Pfäffikon weisen zwar eine gute Auslastung auf, sind aber nicht überlastet. Bei der Buslinie N62 beträgt die durchschnittliche Auslastung 19 Fahrgäste pro Fahrt. Auf der Linie N72 liegt die Auslastung bei etwa 31 Fahrgästen pro Fahrt. Diese Nachfrage kann grundsätzlich bereits mit den heute eingesetzten Standardbussen gut abgedeckt werden (ein Standardbus hat bis zu 35 Sitzplätze und nochmals etwa die gleiche Anzahl Stehplätze). Eine S-Bahn-Komposition hingegen hat über 350 Sitzplätze. Selbst bei einer Verdreifachung der bisherigen Nachfrage, wie sie bei der Einführung einer S-Bahn höchstens zu erwarten wäre, wäre die neue Linie ohne weiteren Erschliessungsnutzen nicht einmal zur Hälfte ausgelastet. Aufgrund der um ein Vielfaches höheren Betriebskosten ist daher davon auszugehen, dass eine neue Nacht-S-Bahnlinie nach Pfäffikon ZH nicht kostendeckend betrieben werden könnte.

Zu Fragen 3 und 4:

Die nächste Überprüfung von Angebotsausbauten beim ZVV-Nachnetz erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens für die Jahre 2018/2019, bei dem sich auch die Bevölkerung und die Gemeinden einbringen können. Eine Nacht-S-Bahn ab Zürich nach Pfäffikon ZH stellt eine mögliche Option dar. Sie wäre zwar aus Sicht der Nachfrage nicht vorrangig, könnte aber aufgrund der positiven Netzwirkung durchaus eine weiterverfolgende Option werden. Ihre Einführung wäre aber nicht nur abhängig von den Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad zu beurteilen, sie stünde auch in Konkurrenz zu anderen Ausbauoptionen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi