

Antrag des Regierungsrates vom 3. März 2004

4157

**A. Beschluss des Kantonsrates
über die Änderung des Kantonsratsbeschlusses
vom 3. März 2003 betreffend Grundsätze über die
mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot
und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 3. März 2004,

beschliesst:

I. Die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 3. März 2003 werden wie folgt geändert:

2. Stossrichtung:

a) Das Angebot wird wie folgt ausgebaut:

Ziffern 1 bis 3 unverändert.

4. Der Zürcher Verkehrsverbund wird beauftragt, das ZVV-Nachtangebot per Fahrplanwechsel im Dezember 2004 sowie für die künftigen Fahrplanperioden nachfragegerecht auszubauen.

Die Grundzüge der mittelfristigen Angebotsentwicklung sind jeweils in den «Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» darzulegen.

Die Angebotsausbauten per Fahrplanwechsel im Dezember 2004 sowie für künftige Fahrplanperioden unterliegen den Bestimmungen des kantonalen Fahrplanverfahrens.

Es ist ein kostendeckender Betrieb anzustreben.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung eines Vorstosses

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 3. März 2004,

beschliesst:

I. Das dringliche Postulat KR-Nr. 243/2003 betreffend Ausbau des Nachtangebots des Zürcher Verkehrsverbundes wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

Ausgangslage

Mit der Verabschiedung der «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» vom 3. März 2003 (Vorlage 3997 a vom 10. Dezember 2002; nachstehend «Grundsätze») hat der Kantonsrat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) beauftragt, mit dem nächsten Strategiebericht über Benutzerfrequenzen, Kostendeckung und Reaktionen von Kundschaft sowie Anwohnerinnen und Anwohnern des ZVV-Nachtnetzes zu berichten. Auf Grund dieses Berichtes entscheidet der Kantonsrat über die Weiterführung oder Aufhebung des Nachtangebots. Die Entwicklung des Angebots wird auf Grund der Beurteilung und der Entwicklung der Nachfrage erfolgen.

Der Strategiebericht ist Teil der «Grundsätze», die der Kantonsrat alle zwei Jahre neu festlegt. Die Berichterstattung über das Nachtnetz und der darauf beruhende Beschluss könnten daher frühestens Ende 2004 erfolgen. Angebotserweiterungen könnten wegen der vorgegebenen Fristen des kantonalen Fahrplanverfahrens erst auf das Fahrplanjahr 2007 umgesetzt werden.

Am 25. August 2003 reichte die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt folgendes Postulat ein (KR-Nr. 243/2003):

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Antrag zu unterbreiten, der den Ausbau des Nachtangebots des ZVV ermöglicht.

Der Kantonsrat erklärte das Postulat am 1. September 2003 für dringlich und überwies es am 27. Oktober 2003 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Ausbau des Nachtangebotes

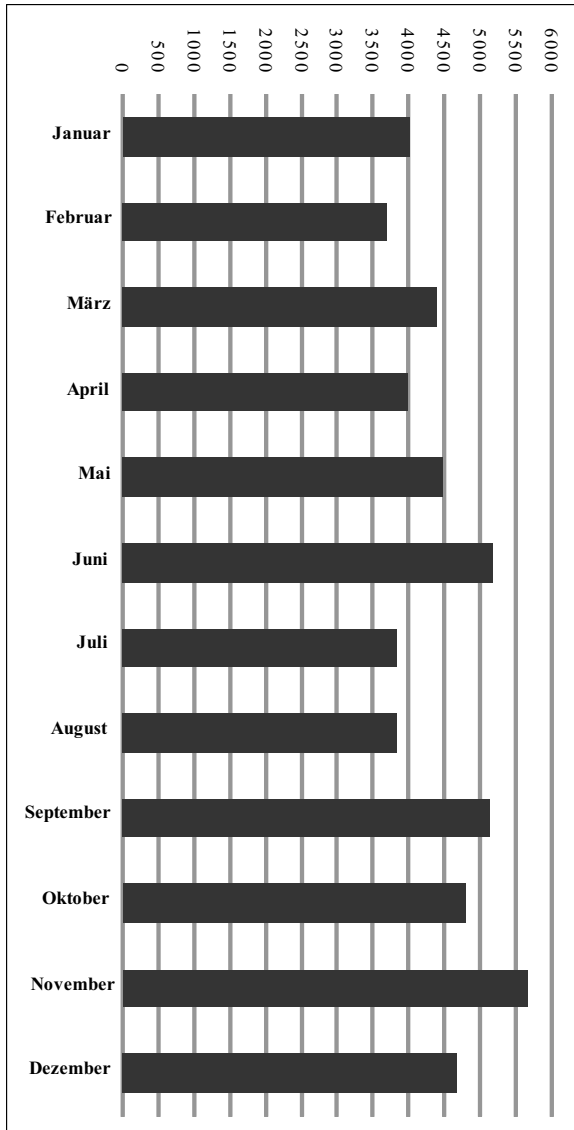
Der Kantonsratsbeschluss vom 3. März 2003 sieht in Ziffer I.2 Buchstabe a) Ziffer 4 vor, dass der ZVV mit dem nächsten Strategiebericht ausführlich Auskunft über die Erfahrungen mit dem ab dem 15. Dezember 2002 laufenden Nachtangebot gibt. Der Bericht soll unter anderem Auskunft geben über die Benutzerfrequenzen auf den einzelnen Linien, die Kostendeckung (Vollkosten) sowie die Reaktionen von Kundinnen und Kunden, aber auch diejenige der Anwohnerschaft der betroffenen Strecken. Der Kantonsrat soll gestützt auf diesen Bericht über die Weiterführung oder die Aufhebung des Nachtangebots entscheiden. Der nächste Strategiebericht liegt noch nicht vor. Um der Idee des Beschlusses vom 3. März 2003 Rechnung zu tragen, wird die gegenwärtige Situation nachstehend erläutert.

a) Benutzerfrequenzen 2003

Durch das Nachtnetz werden heute rund 80% der Zürcher Bevölkerung oder etwa 1 Million Personen erschlossen. Davon werden 54% mit einem Stundentakt bedient, und 46% erhalten alle zwei Stunden eine Verbindung zu ihrem Wohnort. In 136 Gemeinden werden insgesamt 837 Haltestellen bedient.

Mit der Einführung des ZVV-Nachtangebots wurde per Ende des ersten Betriebsjahres (2003) eine Nachfrage von 3750 Personen pro Nacht angestrebt. Mit durchschnittlich 4474 Fahrgästen pro Nacht wurde dieser Wert um nahezu 20% übertroffen. Gegenüber den Nachtbusangeboten vor der Einführung des ZVV-Nachtnetzes wurde sogar eine Verdreifachung der Nachfrage erreicht. Im vierten Quartal des Jahres 2003 wurden mit durchschnittlich 5074 Fahrgästen pro Nacht bereits die für 2004 erwarteten Fahrgastzahlen überschritten. Die grösste Nachfrage wurde im November mit durchschnittlich 5658 Fahrgästen verzeichnet. An Spitzentagen wurden schon über 8500 Personen befördert.

Frequenzentwicklung 2003 (durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Nacht und Monat)



Den grössten Anteil der Nachfrage bewältigen die städtischen Buslinien (40%). Rund ein Drittel der Fahrgäste benutzen die neuen Nacht-S-Bahnen. Die übrigen 25% entfallen auf die regionalen Busse ab Zürich und Winterthur und die Anschlussbusse auf die Nacht-S-Bahnen.

Die überaus grosse Nachfrage führte bei mehreren Bahn- und Buslinien bereits zu grösseren Kapazitätsengpässen. Diese treten vor allem in der Nacht von Samstag auf Sonntag und bei den Abfahrten zwischen 1 und 3 Uhr auf. Neben der Nacht-S-Bahn SN5 (Zürich–Uster–Rapperswil) sind 14 von 37 Linienästen der Nachtbusse von regelmässigen Kapazitätsengpässen betroffen. Als qualitativ vertretbare Auslastung gilt bei einem Standardbus eine Auslastung von rund 50 Personen (Anzahl Sitzplätze plus 2 Personen pro Quadratmeter Stehplatzfläche). Bei einer Spitzenbelastung von mehr als 100 Personen muss bei einem Standardbus unter Umständen die Beförderung weiterer Fahrgäste verweigert werden.

Durchschnittliche Nachfrage auf den einzelnen Linien 2003

Linie		pro Nacht	pro Kurs	Spitzen- kurs	Auslastung/ Kapazitätsengpässe
SN1	Zürich–Winterthur	626	157	386	
SN3	Zürich–Dietikon	166	83	252	
SN5	Zürich–Uster–Rapperswil	550	275	460	Durchschnittliche Sitzplatzauslastung Sonntag 2 Uhr-Kurs über 100%
SN7	Zürich–Meilen–Stäfa	218	109	258	
N11	Zürich–Zollikon–Egg	163	41	>100	22% der Kurse mit über 50 Personen
N11	Zürich–Regensdorf	124	31	>100	
N12	Zürich–Adliswil	159	40	>100	21% der Kurse mit über 50 Personen
N12	Zürich–Schlieren	117	29	>100	
N13	Zürich–Wallisellen	110	28	>100	12% der Kurse mit über 50 Personen
N13	Zürich–Schlieren	27	7	81	
N14	Zürich–Unterengstringen	145	36	>100	16% der Kurse mit über 50 Personen
N14	Zürich–Uitikon	91	23	>100	
N15	Zürich–Thalwil	132	33	>100	16% der Kurse mit über 50 Personen
N15	Zürich–Strassenverkehrsamt	133	33	>100	18% der Kurse mit über 50 Personen

Linie		pro Nacht	pro Kurs	Spitzen- kurs	Auslastung/ Kapazitätsengpässe
N16	Zürich–Pfaffhausen–Maur	157	39	>100	22% der Kurse mit über 50 Personen
N16	Zürich–Oerlikon–Rümlang	160	40	>100	18% der Kurse mit über 50 Personen
N17	Zürich–Fällanden	77	19	58	
N17	Zürich–Glattbrugg	84	21	>100	
N18	Zürich–Richterswil	71	36	>100	19% der Kurse mit über 50 Personen
N19	Bellevue–Central–Oerlikon	59	15	>100	
N21	Zürich–Affoltern	100	50	>100	39% der Kurse mit über 50 Personen
N30	Schlieren–Dietikon–Oetwil	30	15	50	
N45	Zürich–Boppelsen	43	22	91	
N51	Zürich–Niederweningen	77	39	>100	23% der Kurse mit über 50 Personen
N52	Zürich–Kloten–Teufen	51	26	83	
N53	Zürich–Bülach–Hüntwangen	58	29	>100	11 % der Kurse mit über 50 Personen
N61	Winterthur–Ellikon	58	19	66	
N63	Winterthur–Schaffhausen	65	33	100	
N64	Winterthur–Andelfingen/Buch	81	27	>100	
N65	Winterthur–Wiesendangen	50	17	72	
N66	Winterthur–Kempththal	45	15	>100	
N67	Winterthur–Dättlikon	70	23	>100	
N68	Winterthur–Turbenthal–Wila	100	33	>100	15% der Kurse mit über 50 Personen
N72	Schwerzenbach–Weisslingen	61	31	>100	13% der Kurse mit über 50 Personen
N78	Zürich–Bassersdorf–Lindau	34	17	53	
N81	Uster–Nossikon–Hegetsberg	25	13	35	
N86	Wetzikon–Oetwil–Grüningen	45	23	>100	
N87	Wetzikon–Bauma–Fischental	29	15	60	
N88	Wetzikon–Hinwil–Wald	33	17	63	
N92	Meilen–Uetikon–Stäfa	19	10	43	
N95	Stäfa–Hombrechtlon–Rüti	33	17	65	

b) Kostendeckung 2003 und Ausblick 2004

Den Einnahmen von 2,99 Mio. Franken aus Tickets und Zuschlägen steht ein Aufwand von 3,50 Mio. Franken für Fahrleistungen, Kontroll- und Sicherheitspersonal gegenüber. Damit wird im Jahr 2003 ein für die Einführung eines neuen Angebots sehr hoher Kostendeckungsgrad von 86% erreicht. In den Kosten enthalten sind auch die

Mehraufwendungen für zusätzliche Kontrollmassnahmen und Sicherheitsaufgaben. Während des ersten Betriebsjahres hat der ZVV die Massnahmen zur Einnahmensicherung (Fahren ohne gültigen Fahrausweis) und zur Eindämmung von Verschmutzung und Vandalismus ausgebaut. Dadurch wird auch das subjektive Sicherheitsgefühl verstärkt.

Für 2004 wird im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2003 (4474 Fahrgäste) mit einer durchschnittlichen Frequenzzunahme von mindestens 10% gerechnet. Mit den erwarteten rund 4900 Fahrgästen pro Nacht kann die angestrebte Kostendeckung 2004 erreicht werden.

	Bisheriges Angebot		Neues Angebot	
	2003	2004	2005	2006
Aufwand (in Franken)	3,5 Mio.	3,44 Mio.	4,65 Mio.	4,65 Mio.
Ertrag (in Franken)	2,99 Mio.	3,41 Mio.	4,25 Mio.	4,63 Mio.
Kostendeckungsgrad	86%	99%	91%	99%
Frequenzen (pro Nacht)	4474	4924	5932	6525

c) Reaktionen von Fahrgästen und Bevölkerung

Im August/September 2003 führte der ZVV eine schriftliche Umfrage bei den Nutzerinnen und Nutzern des Nachtnetzes durch. Die Fahrgäste zeigten sich sehr zufrieden und stufte das Angebot auf einer Skala von 1 bis 7 mit einer Durchschnittsnote von 5,6 ein. Die Umfrage hat zudem gezeigt, dass 60% der Fahrgäste vor Einführung des ZVV-Nachtangebots keine Nachtbusse benutzten. Der Nutzerkreis hat sich damit erheblich erweitert.

Die Kundenreaktionen beschränkten sich in der Anfangsphase auf Fragen zum Nachzuschlag oder zum Fahrplan des neuen Angebotes. Mit zunehmendem Erfolg des ZVV-Nachtangebots waren auch Reklamationen über Verspätungen und verpasste Anschlüsse zu verzeichnen, die auf das hohe Fahrgastaufkommen zurückzuführen sind.

Mit Eingabe vom 8. August 2002 erhob eine Gemeinde Rekurs gegen die Einführung des Nachtangebots per Dezember 2002. Es wurde beantragt, dass auf eine Linie der Nacht-S-Bahn verzichtet werde und stattdessen das Nachtbusangebot ausgebaut werde. Der Rekurs wurde mittlerweile rechtskräftig abgewiesen. Von den Anwohnerinnen und Anwohnern der Nacht-S-Bahn- und Nachtbuslinien sind beim ZVV keine Beschwerden eingegangen. Hingegen forderten Einwohnerinnen und Einwohner sowie Behörden von nicht erschlossenen Gemeinden einen Anschluss an das ZVV-Nachtnetz.

Schlussfolgerungen und Antrag

Wegen der bereits sehr grossen Nachfrage werden die Fahrplanstabilität und die Beförderungsqualität im ZVV-Nachtnetz erheblich beeinträchtigt. Auf einigen Nachtbuslinien in der Stadt Zürich und vor allem bei den Nachtbussen ins Knonaueramt, am linken Zürichseeufer und auf der Nacht-S-Bahn SN5 wird mit einer weiteren Verschärfung der Kapazitätsprobleme gerechnet. Auf einzelnen Linien mussten, soweit dies möglich war, bereits Gelenkbusse oder zusätzliche Fahrzeuge (Beiwagen) eingesetzt werden, damit das Aufkommen noch bewältigt werden konnte und niemandem die Beförderung verweigert werden musste. Ohne systematische Angebotserweiterungen ist ein weiteres Wachstum auf den kritischen Linien nur noch sehr beschränkt möglich.

Aus unternehmerischer Sicht ist das Angebot nachfragegerecht auszubauen, sofern dies kostendeckend geschehen kann. Beim ZVV-Nachtnetz ist infolge der bestehenden Kapazitätsengpässe eine rasche, stellenweise Anpassung des heutigen Nachtangebotes notwendig und dringlich. Die dafür erforderliche Weiterentwicklung ist auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 (Fahrplanjahre 2005/2006) vorzunehmen. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe. Dabei sind insbesondere Angebotsausbauten in den stark ausgelasteten Regionen Oberland, Zimmerberg/Linkes Zürichseeufer, Knonaueramt und in der Stadt Zürich vorzusehen. Im Weiteren sollen grosse Potenziale besser erschlossen werden und mit geeigneten und nachfragegerechten Transportgefässen bedient werden. Die Erschliessung von noch nicht erschlossenen Gemeinden ist von sekundärer Bedeutung, kann aber bei Synergien mit Kapazitätsmassnahmen geprüft werden.

Auf Grund dieser Erkenntnisse ist der ZVV in Änderung des Kantonsratsbeschlusses vom 3. März 2003 zu beauftragen, das Nachtangebot bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 nachfragegerecht auszubauen. Die Weiterentwicklung des ZVV-Nachtangebots ist sodann künftig der jeweiligen Nachfrage anzupassen und im Rahmen des ordentlichen kantonalen Fahrplanverfahrens durchzuführen. Die Grundzüge der mittelfristigen Angebotsentwicklung sind jeweils in den «Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr», die vom Kantonsrat alle zwei Jahre zu beschliessen sind, festzuhalten. Ziffer I.2 Buchstabe a Ziffer 4 des Kantonsratsbeschlusses vom 3. März 2003 betreffend die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Tarif und Angebot im öffentlichen Personenverkehr ist deshalb im Sinne der Erwägungen neu zu fassen.

2. Abschreibung eines Postulats

Mit dem vorliegenden Antrag werden die Forderungen des dringlichen Postulates KR-Nr. 243/2003 erfüllt. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Huber	Husi