

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 209/2009

Sitzung vom 8. Juli 2009

1155. Dringliche Anfrage (Aufhebung der SN9 ab Affoltern am Albis)

Die Kantonsräte John Appenzeller, Stallikon, Hans Peter Häring, Wettwil a. A., und Hans Läubli, Affoltern a. A., haben am 29. Juni 2009 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Seit bekannt geworden ist, dass die SN9 ab 2010 nur noch bis nach Affoltern a. A. und nicht mehr durchgehend bis Baar fahren soll, ist die Bevölkerung im Knonauer Amt sehr beunruhigt. Da die Fahrplanänderung Ende Jahr kommt, muss rasch gehandelt werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches sind die Gründe für die Aufhebung der SN9 ab Affoltern am Albis?
2. Seit wann ist dies dem ZVV bekannt und warum wurde die Bevölkerung nicht offiziell informiert?
3. Wie sicher ist es, dass die Linien N24 (verlängert) und N25 (neu) tatsächlich realisiert werden und wann wird dies realisiert?
4. Wie sieht der Kostenvergleich zwischen Zug und Bus von Zürich nach Knonau aus und was würde eine Weiterführung des Zuges nach Steinhausen kosten?
5. Vorgesehen sind eine Ersatzlösung mit einem neuen Nachtbus N25 und die verlängerte N24. Ist es möglich, diese Kurse so zu optimieren, dass sie stündlich verkehren könnten?
6. Ist es möglich, im Nachtbus an jeder Haltestelle nicht nur aussteigen, sondern auch einsteigen zu lassen? Wenn nein, warum nicht?
7. Wie vergleicht sich die Reisezeit ab Affoltern a. A. für die Reisenden nach Mettmenstetten/Knonau zwischen S9 und Nachtbus-Rundkurs?
8. Wie vergleicht sich der Personalaufwand für das Weiterführen des Nachtzuges nach Mettmenstetten/Knonau gegenüber den Postautourndkursen?
9. Wie sieht der Vergleich der Transportkapazität (Anzahl Reisende pro Fahrt) zwischen S9 und Nachtbus aus?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage John Appenzeller, Stallikon, Hans Peter Häring, Wettswil a. A., und Hans Läubli, Affoltern a. A., wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Grundsätzlich umfasst eine Fahrplanperiode zwei Jahre; die laufende Fahrplanperiode dauert von Dezember 2008 bis Dezember 2010. Gemäss § 3 Abs. 2 der Fahrplanverordnung vom 15. Oktober 1997 (LS 740.35) kann der Verkehrsverbund nach dem ersten Fahrplanjahr notwendige Fahrplananpassungen vornehmen.

Die SN9 verkehrt seit Dezember 2007 auf der Strecke Zürich HB–Affoltern a. A.–Zug–Baar im Stundentakt und erschliesst die Gemeinden im Knonaueramt sowie die Städte Zug und Baar. Erst im April 2009 einigten sich die Kantone Zug und Luzern mit den SBB auf die Bestellung und Finanzierung von drei Nachtzügen Zürich–Zug–Luzern ab Dezember 2009. Die Fahrzeit von Zürich nach Zug verringert sich dadurch deutlich von heute 45 Minuten via Knonauer Amt auf 25 Minuten via Zimmerbergtunnel. Dies hat grosse Auswirkungen auf die SN9, da mit der Einführung der SBB-Nachtzüge keine nennenswerte Nachfrage mehr auf der SN9 für die Reiseziele Zug und Baar zu erwarten ist. Verständlicherweise wird sich der Kanton Zug daher ab Einführung des neuen Angebots im Dezember 2009 nicht mehr an der Finanzierung der SN9 für den Zuger Streckenabschnitt beteiligen. Diese stark veränderte Ausgangslage machte kurzfristige Anpassungen am Angebotskonzept im Sinne von § 3 Abs. 2 der Fahrplanverordnung nötig. Der Verkehrsrat hat an seiner Sitzung vom 2. Juli 2009 eine Konzeptänderung im Nachtnetz Knonauer Amt beschlossen. Dazu gehören die Kürzung der SN9 auf der Strecke Zürich HB–Affoltern a. A. und die Einführung einer neuen Nachtbuslinie N25 sowie die Anpassung der Nachtbuslinie N24. Die Änderung ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 vorgesehen. Die betroffenen Gemeinden wurden vorgängig informiert, und der Verkehrsratsbeschluss wird ihnen in rekursfähiger Form unterbreitet.

Zu Fragen 4 und 8:

Gemäss Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 23. Februar 2009 (Vorlage 4531) ist das

Nachtnetz vollumfänglich kostendeckend zu betreiben. Der ZVV ist daher verpflichtet, das Nachtangebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszurichten und zu betreiben.

Die Weiterführung der SN9 über Affoltern a. A. hinaus bedingt den Einsatz einer zusätzlichen S-Bahn-Komposition mit entsprechendem Personal (eine Lokführerin oder ein Lokführer und zwei Zugbegleiterinnen oder -begleiter). Die jährlichen Kosten für dieses Nacht-S-Bahn-Angebot betragen rund Fr. 260 000. Demgegenüber erfordern die geplanten Konzeptanpassungen bei den Buslinien N24 und N25 den Einsatz eines zusätzlichen Busses sowie einer Busführerin oder eines Busführers. Dies löst Mehrkosten von rund Fr. 40 000 aus, also rund Fr. 220 000 weniger als die Variante der Nacht-S-Bahn.

Die durchschnittliche Nachfrage für die beiden Bahnhöfe Mettmensetten und Knonau beträgt zusammen rund 30 Fahrgäste pro Nacht mit entsprechendem Nachtnetzangebot (grundsätzlich Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag). Auf ein Jahr gerechnet ergibt dies eine Nachfrage von ungefähr 3200 Fahrgästen. Die Weiterführung der SN9 über Affoltern a. A. hinaus würde somit gegenüber der Lösung mit den Buslinien N24 und N25 pro Fahrgast fast Fr. 70 mehr kosten.

Würde die SN9 bis nach Steinhausen weitergeführt, hätte dies zwar nur unwesentlichen Einfluss auf die Kosten, allerdings könnte dadurch auch nur ein geringer Frequenzzuwachs erzielt werden. Die Kosten pro Fahrgast wären – infolge des Wegfalls der sehr grossen Frequenzen für die Ortschaften Zug und Baar durch die SBB-Nachtzüge – immer noch deutlich höher, verglichen mit denjenigen des angepassten Nachtbus-Konzepts.

Zu Frage 5:

Mit der neuen Linie N25 erhalten die beiden Gemeinden Mettmensetten und Knonau zwei gut abgestimmte Umsteigeverbindungen ab Zürich. Da sodann die letzte Fahrt der SN9 um 4.03 Uhr ab Zürich weiterhin bis nach Zug verkehren kann (die Zugskomposition wird anschliessend in Zug abgestellt und am nächsten Morgen wieder eingesetzt), bleibt zusätzlich zu den Busverbindungen eine umsteigefreie Verbindung pro Nacht erhalten.

Ein Stundentakt der Nachtbuslinien N24 und N25 würde wiederum einen zusätzlichen Bus mit entsprechendem Personal erfordern. Der Nutzen steht aber auch in diesem Fall in keinem Verhältnis zum Aufwand: Der zusätzliche Bus könnte nämlich nur für die Fahrt um 2.33 Uhr ab Affoltern a. A. sinnvoll eingesetzt werden. Diese Verbindung nach Mettmensetten um 2.33 Uhr ab Affoltern a. A. kann aber – mit einem Umweg – durch Anpassungen bei der Nachtbuslinie N24 sichergestellt werden (vgl. Beantwortung der Frage 7).

Das neue Angebot erfüllt weiterhin die wesentlichen Bedürfnisse der Bevölkerung und Fahrgäste aus den Gemeinden Mettmenstetten und Knonau. Gleichzeitig wird es aber auch – im Gegensatz zum ungleich kostenintensiveren Angebot der SN9 – den Erwartungen der Öffentlichkeit und des Kantonsrates an ein wirtschaftliches Handeln des ZVV gerecht.

Zu Frage 6:

Das Nachtnetz wird in 80–90% der Fälle für die Heimfahrt von den grossen nächtlichen Zentren der Freizeitaktivitäten in Zürich und Winterthur benutzt. Die Nachfrage in der Gegenrichtung und die einsteigenden Fahrgäste auf Unterwegsbahnhöfen/Haltestellen sind von untergeordneter Bedeutung. Auf den Nacht-S-Bahn-Linien können Fahrgäste bei jedem Bahnhof sowohl ein- als auch aussteigen. Bei den Nachtbussen ist dies nur auf einigen Linien und auch nur an einzelnen Haltestellen möglich und überhaupt sinnvoll. Denn die Nachtbuslinien sind auf das sehr ausgeprägte und für den Nachtverkehr typische Nutzungsverhalten ausgelegt. Wenn der Nachtbus nur dann anhalten muss, wenn ein Fahrgast aussteigen will und die Rückfahrt von der Endstation zum Bahnhof ohne Halt auf einem schnelleren, direkten Weg erfolgen kann, vergrössert sich der Einsatzradius. Dadurch können mehr Gemeinden und Ortsteile bedient werden, und die Mittel im ZVV-Nachtnetz werden bestmöglich genutzt. Das Festlegen von einzelnen Einsteigehaltestellen auf den Nachtbuslinien im Knonauer Amt kann in Ausnahmefällen durch das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (PostAuto Zürich) geprüft werden.

Zu Frage 7:

Die Reisezeit von Zürich nach Mettmenstetten beträgt mit der bisherigen Nacht-S-Bahn-Linie SN9 32 Minuten. Mit dem neuen Angebot beträgt die Fahrzeit 36 Minuten für die Verbindungen um 1.03 Uhr und 3.03 Uhr ab Zürich, mithin vier Minuten mehr – einschliesslich Umsteigezeit in Affoltern a. A. auf die Nachtbuslinie N25. Für Knonau beträgt die Fahrzeitverlängerung ebenfalls nur vier Minuten. Um 4.03 Uhr ab Zürich bleibt das bisherige Angebot mit der SN9 für die Gemeinden Mettmenstetten und Knonau erhalten. Lediglich einmal pro Nacht ist die Verbindung deutlich weniger attraktiv: Bei der Abfahrt der SN9 um 2.03 Uhr ab Zürich dauert die Fahrt nach Mettmenstetten mit dem Umsteigen auf die Linie N24 künftig 71 Minuten. Jedoch bietet auch diese Verbindung einen direkten Anschluss. Sie verhindert damit, dass Fahrgäste mit Ziel Mettmenstetten, die versehentlich die Verbindung um 2.03 benutzt haben, um diese späte Uhrzeit in Affoltern a. A. über eine Stunde auf einen Nachtbus warten müssen.

Zu Frage 9:

Eine S-Bahn-Komposition bietet pro Fahrt 306 Sitzplätze in der 2. Klasse an. Hinzu kommen noch mindestens 200 Stehplätze. Der im Konzept vorgesehene Standardbus verfügt über 32 Sitzplätze und 24 Stehplätze, ein Gelenkbus hat 47 Sitzplätze und 50 Stehplätze. Ausgehend von den erwähnten 30 Fahrgästen pro Nacht mit Ziel Knonau oder Mettmensetten, befinden sich im Durchschnitt weniger als zehn Personen pro Fahrt in einem Bus. Dafür reichen die Kapazitäten eines Standardbusses selbst im Falle steigender Nachfrage und bei Nachfragespitzen bei Weitem aus.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi