

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2020

KR-Nr. 180/2018

5558 c

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 180/2018 betreffend
Zeitgemässes Nachtetz für den Kanton Zürich
(Ergänzungsbericht)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 1. Juli 2020,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 180/2018 betreffend Zeitgemässes Nachtetz für den Kanton Zürich wird gestützt auf den Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 1. Juli 2020 als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat überwies am 19. August 2019 das von den Kantonsräten Hanspeter Hugentobler, Pfäffikon, Daniel Sommer, Affoltern a. A., und Markus Schaaf, Zell, am 18. Juni 2018 eingereichte Postulat KR-Nr. 180/2018 betreffend Zeitgemässes Nachtetz für den Kanton Zürich zur Berichterstattung und Antragstellung.

Der Regierungsrat erstattete dem Kantonsrat am 23. Oktober 2019 im Rahmen des Beschlusses betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2022–2025, Änderung zur Vorlage 5558, Bericht und beantragte darin, das Postulat KR-Nr. 180/2018 als erledigt abzuschreiben (Vorlage 5558a).

Der Kantonsrat hat den Regierungsrat mit Beschluss vom 10. Februar 2020 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beauftragt, innert sechs Monaten zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 180/2018 einen Ergänzungsbericht zu erstellen (Vorlage 5558b).

Ergänzungsbericht des Regierungsrates:

Am 5. März 2018 hat der Kantonsrat die Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2020–2023 beschlossen (Vorlage 5370a). Bei den Stossrichtungen wurde zum Nachtnetz unter anderem festgehalten, dass zu prüfen sei, inwiefern das Angebot neu konzipiert werden könne und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll sei. Im Sommer 2018 wurde eine Überprüfung und Neukonzeption des Nachtnetzes eingeleitet. Eine erste Berichterstattung erfolgte im Rahmen der Vorlage 5558a.

Der Kantonsrat hat den Regierungsrat in der Folge beauftragt, darzulegen, wie er sich im Wesentlichen zu folgenden Fragen im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 180/2018 stellt:

1. Aufhebung des Einstiegsverbotes an den Aussteige-Haltestellen der Nachtbusse
2. Das Nachtnetz soll künftig nicht nur Rückkehrende aus Zürich transportieren, sondern die generelle nächtliche Vernetzung im Kanton Zürich in alle Richtungen sicherstellen.
3. Generelle Erschliessung von vernachlässigten Gebieten
4. Erschliessung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahn
5. Ausdehnung des Nachtangebots auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag

Zu Frage 1:

Die Überprüfung und Neukonzeption des Nachtnetzes umfasste unter anderem verschiedene Fragestellungen betreffend Netzgestaltung, Fahrplangestaltung, Anschlusssicherung und Kostendeckung, aber auch Fragen zur Bedienung der Gegenlastrichtung, zur Aufnahme zusätzlicher Verbindungen oder zu Angleichungen an das Tagesangebot sowie zu einem Angebot unter der Woche.

Bei der Netz- und Fahrplangestaltung bildet die S-Bahn das Grundgerüst für das Nachtnetz. Sie erschliesst die potenzialstarken Regionen und verbindet sie mit den Zentren. Wie beim Tagesangebot wird auch auf dem Nachtnetz ein Taktfahrplan angeboten. Ziel des Nachtnetzes ist es, ein möglichst bedürfnisgerechtes Angebot für die Fahrgäste anzubieten.

Die Nachfrage nach einem Nachtangebot wird zum grössten Teil durch den Rückreiseverkehr aus den Ausgehzentren Zürich und Winterthur in die Quartiere und in die gesamte Region bestimmt. Dadurch entsteht die Hauptlastrichtung der Nacht-S-Bahn. Grössere Nachfrageströme werden auch zwischen den Ausgehzentren innerhalb der Stadt Zürich festgestellt. Auf dem Netz der Nacht-S-Bahn und auf allen Nachtbuslinien in der Stadt Zürich und in der näheren Agglomeration

werden heute schon Verbindungen und Rückfahrten in der Gegenlast- richtung angeboten.

Die Anschlüsse der Buslinien an den Umsteigepunkten werden auf die Hauptlast- richtung der Nacht-S-Bahn ausgelegt. Damit wird die Transportkette der Hauptlast- richtung auf dem weiterführenden Bus- netz sichergestellt. Die Busumläufe beginnen an den Anschlusspunk- ten der S-Bahn und führen zu den Zielorten in den Gemeinden. Das Busnetz ist so ausgelegt, dass die Buslinien in Hauptlast- richtung mög- lichst viele Wohngebiete mit möglichst optimal liegenden Haltestellen bedienen können und dabei rechtzeitig wieder am Anschlusspunkt der Nacht-S-Bahn ankommen, um den nächsten Anschluss zu gewährleis- ten. Damit diese Ziele erreicht werden können, sind die Fahrpläne asymmetrisch ausgestaltet. Für die Fahrt in Hauptlast- richtung wird pro Umlauf mehr Zeit zur Verfügung gestellt, damit die Buslinie ein gros- ses Gebiet erschliessen kann. Das bedingt jedoch, dass die Rückfahrt beschleunigt werden muss. Bei der Rückfahrt wird oft ein direkterer Fahrweg benutzt und aus zeitlichen Gründen werden keine oder nur wenige Haltestellen bedient.

Im Rahmen der Überprüfung und Neukonzeption des Nachtnetzes wurden auch die geforderten Rückfahrmöglichkeiten in der Gegen- last- richtung vertieft untersucht. Für alle Nachtnetzlinien gilt, dass eine gewisse Wirtschaftlichkeit sichergestellt werden muss. Der Grundsatz, wonach die Rückfahrten im Grundnetz (Nacht-S-Bahnen) und in der Stadt Zürich gewährleistet werden sollen, wird neu auch auf die Stadt Winterthur ausgedehnt. In urbanen Gebieten soll die Rückfahrmöglich- keit in stark bebauten und zusammenhängenden Siedlungen zum Bahn- hof angeboten werden, falls kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wer- den muss, die Betriebsstabilität gewährleistet ist und am Bahnhof auch Anschlüsse möglich sind. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, sol- len auch in den übrigen Regionen zusätzliche Rückfahr- und Einsteige- möglichkeiten eingerichtet werden, wo dies sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist.

Zu Fragen 2 und 3:

Das Nachtnetz wurde seit seiner Einführung stetig ausgebaut und der Nachfrage entsprechend angepasst. Es baut auf den Stärken des öffentlichen Verkehrs auf und unterstützt die verkehrs- und gesellschafts- politischen Zielsetzungen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsverlage- rung. Heute sind rund 97% des Kantonsgebiets erschlossen. Eine weiter- gehende allgemeine Erschliessung hat sich auch im Nachtangebot am gesetzlich festgeschriebenen Grundsatz zu orientieren, dass eine gewisse Wirtschaftlichkeit erreicht wird. Das setzt einerseits eine entsprechende Nachfrage und andererseits schlanke Produktionsmöglichkeiten des An- gebots voraus.

Das heutige Nachtnetz bietet durch die Rückfahrmöglichkeiten auf der Nacht-S-Bahn bereits verschiedenen Verknüpfungen zwischen aufkommensstarken Regionen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur. Ein Nachtnetz, das darüber hinausgeht und Verkehrsbeziehungen in möglichst viele Richtungen anbietet, müsste sich am Tagesnetz orientieren, allenfalls mit einem ausgedünnten Angebot. Im Rahmen der Überprüfung des Nachtnetzes wurde ein solcher Ansatz entwickelt und dem nachfrageorientierten Nachtnetz gegenübergestellt. Es zeigte sich, dass sich die Fahrzeiten für die wesentlichen Reisendenströme bei diesem Ansatz nicht merklich verbessern würden. Zudem würde sich die Zahl der notwendigen Umsteigevorgänge tendenziell erhöhen, was die Zuverlässigkeit tangiert. Ausserdem würde ein ausgedünntes Tagesnetz im Vergleich zu einem nachfrageorientierten Nachtnetz zu rund einer Verdoppelung der Kosten führen, ohne dass dafür ein nur annähernd entsprechender Zusatznutzen erreicht werden könnte. Weil mit einem effizienten und spezifisch auf die Nachfrage in der Nacht ausgerichteten Angebot die wesentlichen Bedürfnisse im Nachtverkehr in rund 97% der Gemeinden im Kanton Zürich abgedeckt werden, wurde der Ansatz mit dem ausgedünnten Tagesnetz nicht weiterverfolgt. Ausnahme bilden die Städte Zürich und Winterthur, in denen auf den wesentlichen Tageslinien vergleichbare Angebote zur Verfügung gestellt werden sollen.

Weil das Nachtnetz laufend weiterentwickelt wird, werden jeweils auch Optimierungsmöglichkeiten oder sich bietende Chancen auf ihr Potenzial betreffend Neuerschliessungen oder Verbesserungen in den Regionen untersucht. Wenn diese Überprüfungen zu sinnvollen Ergebnissen führen, können zusätzliche Nachtbuslinien eingerichtet werden.

Zu Frage 4:

Die Erschliessung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahn gehörte zu den Schwerpunkten der Überprüfung und Neukonzeption des Nachtnetzes. Dabei hat sich gezeigt, dass die Einführung weiterer Nacht-S-Bahn-Linien vor allem aufgrund von ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnissen zurzeit nicht zweckmässig umsetzbar ist. Ausserdem würden die Haltestellen von Nacht-S-Bahnen wesentlich weiter auseinanderliegen als jene der regionalen Nachtbuslinien, die heute die Erschliessung sicherstellen. Das würde für viele Fahrgäste den nächtlichen Fussweg verlängern. Fehlende S-Bahn-Korridore werden deshalb weiterhin durch regionale Nachtbuslinien bedient. Diese sollen, wo es möglich und sinnvoll ist, künftig schnellere Verbindungen und auch Rückfahrmöglichkeiten anbieten.

Zu Frage 5:

Die Ausdehnung des Nachtangebots auf die Werktage bildete einen weiteren Schwerpunkt der Überprüfung und Neukonzeption des Nachtnetzes. Die Analysen haben eine deutlich schwächere Nachfrage an Werktagen ergeben. Der beste Wert wurde für die Nacht von Donnerstag auf Freitag ermittelt. Doch selbst in dieser Nacht beträgt die Nachfrage nach einem Nachtangebot höchstens 30% eines durchschnittlichen Wochenendtages. Mit einer derart geringen Nachfrage könnte ein Nachtangebot nicht annähernd wirtschaftlich erbracht werden. Das Nachtnetz soll sich daher auch künftig auf das Wochenende und ausgewählte Feiertage beschränken. Allenfalls kann das Angebot in den Randstunden durch die Einführung von zusätzlichen Kursen zu Betriebsbeginn bzw. Betriebsschluss des Tagesangebots ergänzt werden. Dies wird jeweils im Rahmen der Ergänzungen des Tagesnetzes geprüft.

Gestützt auf diesen Ergänzungsbericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 180/2018 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatschreiberin:
Silvia Steiner Kathrin Arioli