

7. Zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich

Postulat Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) und Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 26. September 2018

KR-Nr. 180/2018, RRB-Nr. 627/27. Juni 2018

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht aufzuzeigen, wie er das heutige nächtliche ZVV-Angebot zu einem zeitgemässen Nachtnetz für den Kanton Zürich ausbauen kann, das dem heutigen Freizeit- und Ausgehverhalten entspricht, dem internationalen Vergleich mit entsprechenden Metropolregionen standhält und eine Abwanderung der Nachtreisenden zum motorisierten Individualverkehr verhindert.

Im Fokus der Weitenentwicklung sollen insbesondere die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen und die Angleichung des Angebotes an das Tagesnetz stehen. Dabei sollen die Einführung des Ein- und Ausstiegs an allen Stationen, um eine flächendeckende Erschliessung in alle Richtungen sicherzustellen, sowie die Ausdehnung des Nachtangebotes auf die Nacht vom Donnerstag auf den Freitag geprüft werden. Begründung: Das ZVV-Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell. Mit einem attraktiven Netz leistet der ZVV einen wichtigen Beitrag für sichere Freizeit-Mobilität auch während den Nachtstunden und überzeugt insbesondere Jugendliche von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrs. In den vergangenen Jahren hat sich das Freizeit- und Ausgehverhalten jedoch stark verändert und sich insbesondere in den Nachtstunden verstärkt. Während sich das Ausgehverhalten früher auf den Abend konzentrierte und nach Mitternacht sporadische «Sammel-Nachtlinien» Spätheimkehrer transportierten, kommt heute das Nachtleben erst gegen Betriebsschluss des normalen ZVV-Angebotes in Schwung. Die meisten Nachtlinien sind mittlerweile sehr gut besetzt – bei den Nachtbussen bestehen teilweise sogar Engpässe. Die generelle Verlagerung des Ausgehverhalten in die Nachtstunden ruft nach häufigeren Verbindungen, und nach einer Erschliessung der bis heute vernachlässigten Regionen (wie zum Beispiel Teilen des Zürcher Oberlandes oder des Tösstals, die nur mit Sammel-Nachtbussen und untragbaren Fahrzeiten von mehr als eineinhalb Stunden von Winterthur ins 25 km entfernte Bauma erschlossen werden). Durch eine Angleichung an das Tagesangebot ohne Einstiegsverbot an den Aussteigehaltstellen der Nachtbusse soll ein flächendeckendes Nachtnetz gewährleistet werden, das nicht nur Fahrgäste aus Zürich in die Regionen transportiert, sondern die generelle nächtliche Vernetzung im ganzen Kanton sicherstellt. Da das Ausgehverhalten sich zunehmend auch schon auf den Donnerstagabend erweitert hat, ist eine entsprechende Erweiterung zu prüfen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Das Nachtangebot wurde 2002 gestützt auf den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2002–2006 vom 14. Mai 2001 eingeführt (Vorlage 3830a). In den Folgejahren wurde das Nachtnetz gestützt auf die periodisch beschlossenen Grundsätze des Kantonsrates nachfragegerecht weiterentwickelt und ausgebaut. Damit die Vorgabe des Kantonsrates nach einem kostendeckenden Betrieb eingehalten werden kann, wird im Nachtnetz ein Nachtzuschlag erhoben.

Die Nachfrage hat sich seit der Einführung des Nachtnetzes im Jahr 2002 mehr als verdreifacht, gegenüber dem Angebot vor dem ZVV- Nachtnetz sogar verzehnfacht. Das heutige Nachtnetz deckt die Mehrheit der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer sehr gut ab und bietet für beinahe alle Gemeinden Verbindungen ab Zürich und leicht eingeschränkt auch ab Winterthur an. Die klare Ausrichtung auf die Hauptbedürfnisse ermöglicht neben einem effizienten auch einen kostendeckenden Betrieb, womit die Vorgaben des Kantonsrates eingehalten werden. Dennoch ist es angezeigt, die Konzeption des Nachtnetzes nach rund 15 Jahren Betrieb grundsätzlich zu überprüfen, um die weitere Entwicklung des Angebots sicherzustellen. Mit Beschluss vom 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 festgehalten, dass es nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden soll und weiterhin kostendeckend zu betreiben sei. Ausserdem sei zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden könne und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll sei. In diesem Zusammenhang seien auch weitere Rahmenbedingungen wie die Finanzierung des Nachtangebots neu zu beurteilen.

Die Erarbeitung des entsprechenden Gesamtkonzepts wurde im Sommer 2018 eingeleitet. Mit dem Konzept werden auch die verschiedenen Fragestellungen aus den vom Kantonsrat verabschiedeten Grundsätzen und dem vorliegenden Postulat untersucht und beantwortet. Dazu gehören etwa die Fragen betreffend eines Angebots unter der Woche, die Bedienung der Gegenlastrichtung, die Übergänge und Angleichungen zum Tagesangebot sowie die Aufnahme zusätzlicher Verbindungen.

Die Forderungen des Postulats sind demnach bereits durch den Beschluss des Kantonsrates vom 5. März 2018 (Vorlage 5370a) abgedeckt. Der Auftrag des Kantonsrates aus den Grundsätzen geht jedoch darüber hinaus und beauftragt den ZVV, ein umfassendes Konzept für ein zukünftiges Nachtnetz unter Berücksichtigung der weiteren Rahmenbedingungen vorzulegen. Da ein zukünftiges wesentlich verändertes Nachtnetz auch Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Finanzplanung und den Tarif haben kann, ist es unerlässlich, die Gesamtbetrachtung im Rahmen der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr vorzunehmen, mit denen der Kantonsrat das Gesamtsystem ZVV steuert (Strategie ZVV). Die entsprechende Berichter-

stattung an den Kantonsrat soll daher im Rahmen der Grundsätze für die Fahrplanjahre 2024–2027 im Sommer 2021 erfolgen. Bei dieser Ausgangslage ist es nicht angezeigt, im Rahmen eines Postulats losgelöst und in Unkenntnis der übergeordneten Beurteilung des Kantonsrates zum Gesamtsystem ZVV vorgängig Teilaspekte zu behandeln und dazu separat Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 180/2018 nicht zu überweisen.

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon): Stellen Sie sich vor, Sie haben den Ausgang in Winterthur genossen und stehen um halb drei Uhr morgens am Bahnhof Winterthur. Sie wollen nach Hause fahren an Ihren Wohnort in Bauma. «Kein Problem», denken Sie, «es gibt ja das gute Zürcher Nachtnetz.» Sie schauen in die ZVV-App (*Zürcher Verkehrsverbund*) und sehen erfreut, dass der Nachtzug gleich in fünf Minuten abfährt, 2.35 Uhr geht's los. Doch dann trauen Sie Ihren Augen kaum: Winterthur ab 2.35 Uhr, Zürich Hauptbahnhof an 2.58 Uhr, Zürich Hauptbahnhof ab 3.18 Uhr, Wetzikon an 3.38 Uhr, Wetzikon ab 3.43 Uhr, Bauma an 4.11 Uhr. 1 Stunde 36 Minuten für die Fahrt von Winterthur ins 25 Kilometer entfernte Bauma.

Oder ein anderes Beispiel: Die Fahrt von Winterthur nach Pfäffikon – das sind 19 Kilometer – dauert 66 Minuten, via Stettbach nach Schwerzenbach und von da mit dem Nachtbus durchs Oberland. Nach Saland, 20 Kilometer: 79 Minuten. Oder noch verrückter: Von Uster ins 7 Kilometer entfernte Pfäffikon, ebenfalls via Schwerzenbach: 56 Minuten, von Wetzikon nach Pfäffikon, 6 Kilometer – Sie ahnen es –, auch hier via Schwerzenbach: 68 Minuten. Bei solchen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 5 Kilometern pro Stunde können Sie gleich zu Fuss gehen. Und bei solchen Fahrzeiten ist es kein Wunder, wenn für den Ausgang wieder vermehrt das Auto benutzt wird.

Ganz grundsätzlich: Unser Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell. Kein Wunder, ist einer der Väter ja auch der frühere EVP-Kantonsrat Kurt Schreiber, der den Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte an den Wochenenden forderte. Der Rest ist Geschichte: Der Kantonsrat überwies das Geschäft 177/2000 an den Regierungsrat, und im Jahr 2002 wurde das Nachtangebot eingeführt. Seither sind die nächtlichen Fahrgastzahlen explodiert, die Nachfrage hat sich verzehnfacht. Die Nachtlinien sind sehr gut frequentiert, manche Nachtbusse gar überfüllt, und das trotz Nacht-Fünfliber. «Alles bestens» könnte man sagen. Aber die Zeit ist nicht stehengeblieben seit 20 Jahren. Das Freizeit- und Ausgehverhalten hat sich stark verändert. Während sich das Ausgehverhalten früher auf den Abend konzentrierte und nach Mitternacht «Sammel-Nachtlinien» dann noch die «Spätheimkehrer» transportierten, kommt heute das Nachtleben erst gegen Betriebsschluss so richtig in Schwung. Diese Verlagerung des Ausgehverhaltens in die nächtlichen Morgenstunden ruft nach häufigeren Verbindungen und nach einer besseren Erschliessung vernachlässigter Regionen.

Konkret fordern wir die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen statt der Sammel-Nachtbusse. Wir fordern eine Angleichung des Angebotes an das Tagesnetz. Insbesondere fordern wir die Einführung des Einstiegs – nicht nur des Ausstiegs– an allen Nachtbus-Stationen, um eine flächendeckende Erschliessung in alle Richtungen sicherzustellen. Denn die ZVV-Benutzerinnen und -Benutzer im Jahr 2019 wollen nicht einfach nur von Zürich nach Hause kommen, sondern da sind viele, die auch an anderen Orten des Kantons nachts im Ausgang sind, zu Besuch bei Freunden irgendwo im Kanton, und die dann mit dem öffentlichen Verkehr nach Hause fahren wollen. Der Kanton Zürich ist mehr als die Stadt Zürich. Das gilt auch für unser heutiges Ausgehverhalten und das hat darum auch für das Nachtnetz zu gelten, ein Nachtnetz übrigens, das künftig mindestens auch schon am Donnerstagabend in Betrieb sein sollte.

Vor 16 Jahren gehörten wir mit unserem Nachtnetz zu den fortschrittlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Regionen. Heute müssen wir dringend nachbessern, um ein Nachtnetz für die 2020er-Jahre zu gewährleisten, damit auch in Zukunft möglichst viele Menschen in unserem Kanton auch nachts umweltfreundlich und sicher transportiert werden.

Über das in Auftrag gegebene umfassende Konzept für ein zukünftiges Nachtnetz freuen wir uns. Und es ist natürlich schön, dass der Kantonsrat in seinen Grundätzen das Nachtnetz «nachfragegerecht punktuell weiterentwickeln» will. Und es ist natürlich ebenso schön für uns Oberländer und Tösstaler, dass wir kurz vor den Sommerferien dem ZVV-Strategiebericht entnehmen konnten, dass per Dezember 2019 eine neue S-Bahn SN8 von Zürich Hauptbahnhof über Wallisellen und Effretikon nach Pfäffikon eingeführt wird. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh*) und bei den ZVV-Gremien im Namen des Zürcher Oberlandes herzlich bedanken. Aber wir gehen davon aus, dass eine «nachfragegerechte Weiterentwicklung» mehr als punktuelle Verbesserungen auslösen wird. Wir hoffen, dass der Regierungsrat und dann auch der Kantonsrat mutig Weichen stellen für ein Nachtnetz, das auf zeitgemässe Art und Weise den Menschen in diesem Kanton dient und keine Region abhängt.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Überweisung des Postulats.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Postulanten suggerieren, dass der Kanton Zürich über kein zeitgemässes Nachtnetz verfügt. Hier stellt sich die Frage, was zeitgemäss und was ein sinnvolles Nachtnetz ist. Es trifft zu: Nicht alle Regionen im Kanton werden durch das Nachtnetz im gleichen Mass abgedeckt. Eine Angleichung an das Tagesangebot ohne Einstiegsverbot an den Ausstiegshaltestellen würde das Nachtnetz aufwerten. Der Kanton Zürich verfügt grundsätzlich über ein sehr gut funktionierendes Nachtnetz am Wochenende. Bekanntlich muss das Nachtnetz kostenneutral betrieben werden. Jeder Ausbau der Nachtverbindungen muss in diesem Zusammenhang gesehen werden. Ein Ausbau muss kostenneutral erfolgen und ist nur garantiert, wenn auch ein ausgesprochenes Bedürfnis dazu besteht. Die Aufhebung des Einstiegsverbotes an den Ausstiegshaltestellen würde

mehr Züge und Busse erfordern, was klar wieder kostentreibend wäre. Die Nachtverbindungen orientieren sich am Bedürfnis der Nutzer und erfolgen in der Lastrichtung, was circa 80 bis 90 Prozent der Nutzer berücksichtigt.

Der ZVV hinterfragt die bestehenden Verbindungen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Fahrplanverfahren und nimmt Anpassungen vor. Gemäss Strategie 2022/2025 des ZVV ist ein bedarfsgerechter Ausbau des Nachtnetzes vorgesehen. In der Antwort zur Anfrage 289/2015 gibt der Regierungsrat ausführlich Auskunft zum Ausbau und zum Betrieb des ZVV-Nachtnetzes.

Die SVP ist nach wie vor der Ansicht, dass das Nachtnetz kostenneutral zu betreiben ist. Die 24-Stunden-Spassgesellschaft darf nicht auf Kosten der Allgemeinheit ausgedehnt werden. Eine Ausdehnung des Nachtnetzes auf weitere Wochentage zieht weite Kreise. An den Ausstiegshaltestellen werden mehr Sachbeschädigungen, Lärmbelästigungen, Littering et cetera verzeichnet. Das zieht den Einsatz weiterer Institutionen – Polizei, Werkhof et cetera – nach sich. Dieser Kostenfaktor wird auch in der ZVV-Strategie ins Feld geführt. Diese Kosten müssen die Gemeinden tragen und werden nicht über den Nachtzuschlag abgegolten.

Freuen wir uns über das bestehende Nachtangebot und vertrauen wir dem ZVV, dass das Nachtnetz bedürfnisgerecht, aber nicht auf Vorrat ausgebaut wird. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir haben ein starkes Mobilitätswachstum, und gerade der Freizeitverkehr wächst noch überproportional, auch in der Nacht. Aber das Angebot ist oft schwach oder wenig attraktiv, ich danke Hanspeter Hugentobler für diese detaillierten Ausführungen über die Beispiele im Oberland. Und dort ist halt das Auto oft billiger und attraktiver – mit all seinen negativen Folgeerscheinungen. Vielleicht wären das Velo und insbesondere das Elektrowelo noch ein zusätzliches Postulat, denn sie werden zu wenig genutzt, aber das ist sicher auch noch eine Frage, die wir für die Mobilität in den Nächten anschauen müssen. Das Postulat hat aber Forderungen, die deutlich über die ZVV-Strategien hinausgehen. Darum unterstützen wir jetzt dieses Postulat und sind gespannt auf den Bericht, auch wenn der Bericht natürlich erst kommt, wenn wir die ZVV-Strategie 2022 längst durchberaten haben. Insbesondere steht im Postulat explizit nichts von einer Kostendeckung. Das ist uns wichtig. Es ist uns wichtig, dass der Staat seine Verantwortung für die gesellschaftlich akzeptierte, effektive Mobilität auch in der Nacht wahrnimmt.

In der ausführlichen Postulatsantwort interessieren mich dann auch die Auswirkungen der Angleichung des ländlichen an den städtischen Raum. Hier halte ich es doch mit unserem Richtplan und sehe Unterschiede in den Raumtypen. Hier können wir nicht als Insellösung die nächtliche Mobilität angleichen. Aber die Annäherung an das Tagesnetz steigert sicherlich die Attraktivität. Im Bericht bin ich dann auch sehr an den anderen Anforderungen, an den Aufwänden, an den Folgerungen interessiert, wie sich das Mobilitätsverhalten verändert, wenn das Nachtnetz besser wird, dass also nicht nur auf die Mehrkosten alleine geschaut wird.

Die SP hat immer ein starkes Nachtnetz gefordert. Wir werden dies heute selbstverständlich auch tun und unterstützen das Postulat. Danke.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Die FDP teilt natürlich die Ansicht der Postulanten voll und ganz: Das ZVV-Angebot ist laufend an die sich wandelnden Bedürfnisse anzupassen, nicht nur bei den Ticketerias. Das gilt selbstredend auch für das erfolgreiche Nachtnetz, das heute weit stärker sternförmig angelegt ist als das Tagesnetz. Deshalb haben wir, der Kantonsrat, am 15. März 2018 mit der Vorlage 5370a den ZVV auch bereits beauftragt, ein passendes Konzept für ein zukünftiges Nachtnetz unter Berücksichtigung der weiteren Rahmenbedingungen vorzulegen. Die beiden Postulanten waren dabei anwesend und haben diesen Grundsätzen auch zugestimmt. Das Zitat vorher in diesem Zusammenhang war nicht ganz vollständig, ich zitiere weiter aus dieser Vorlage, da steht nämlich auch drin: «Es ist zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden kann und ob auf eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang sind auch weitere Rahmenbedingungen für die Finanzierung des Nachtangebotes neu zu beurteilen.» Das haben wir so beschlossen. Zudem wurde jüngst bekannt, dass der ZVV das heutige sternförmige Konzept des Nachtnetzes grundsätzlich überprüfen möchte und dass in der Stadt Zürich ein zusätzlicher Kurs für die Nachtbusse in Erwägung gezogen wird. Entsprechende Forderungen sind also längstens deponiert und die Anliegen werden auch von der Regierung geteilt, von jener des Kantons und auch von jener der Stadt. Eine solche Gesamtbetrachtung braucht aber Zeit. In rund zwei Jahren, also noch in dieser Legislatur, werden wir im Kantonsrat eine Gesamtbeurteilung vornehmen können, so lange sollten wir Geduld haben.

Die Postulanten wollen ein zeitgemässes Nachtnetz, aber auch Zeitgemässes braucht eben etwas Zeit. Und das mit dem «Nützt's nüt, schadt's nüt» können wir hier nicht gelten lassen. Denn was nichts nützt, kann durchaus auch schaden. Es geht hier nicht nur um Rats- und Verwaltungseffizienz, nein, es besteht sogar die Gefahr, dass dieses Postulat einen laufenden Prozess torpediert. Aus diesen Gründen teilt die FDP das Anliegen der Postulanten, lehnt die Überweisung des Postulates aber im Interesse des Anliegens selbst, aber auch aus Gründen der Rats- und Verwaltungseffizienz ab. Wir verstehen ganz offen gestanden nicht ganz, welchem Zweck dieser Vorstoss dienen soll. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Sie haben es eben gehört, das Postulat fordert vom Regierungsrat eigentlich nur, was er sowieso macht und was im Rahmen der ZVV-Strategie versprochen wurde. Da danke ich Marc Bourgeois für das Zitat aus der ZVV-Strategie, die entsprechenden Passagen wurden stark von den Grünliberalen auf Initiative ihrer Jungpartei geprägt. Das Postulat gibt aber keine neuen Inputs oder gar einen neuen Auftrag. Der Regierungsrat will ja das Postulat ablehnen mit der Begründung, dass die gesamte ZVV-Strategie im Sommer 2021 zu diskutieren sei. Er wehrt sich dagegen, vorgängig einzelne Teilaspekte zu behandeln.

Trotz wenig Begeisterung für das Postulat aus den vorher genannten Gründen bin ich mit der Argumentation des Regierungsrates aber nicht einverstanden. Immerhin geht es um eine Neukonzipierung des Nachtnetzes, während in anderen Teilen der ZVV-Strategie wohl eine «Weiter-wie-bisher»-Strategie vorherrschen wird. Wir verstehen das Postulat also im Sinne eines Zwischenberichts zu dieser Neukonzipierung des Nachtnetzes. Das gibt dem Kantonsrat die Chance, zu den laufenden Arbeiten des ZVV Stellung zu nehmen, bevor diese abgeschlossen sind. In diesem Sinne werden wir das Postulat unterstützen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): In der Vorlage 5370a sind die Forderungen der Postulanten ja teilweise berücksichtigt. Dennoch möchten wir dem wichtigen Anliegen, dem Ausbau des Nachtnetzes, Nachdruck verleihen. Deshalb werden die Grünen das Postulat unterstützen. Danke.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Mit der 24-Stunden-Gesellschaft verändern sich auch die Bedürfnisse bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Der CVP ist es wichtig, dass das Angebot des ÖV auch nachts so gestaltet ist, dass es möglich ist für alle, einfach und selbstverständlich nach dem Ausgang den ÖV zu verwenden, um zu verhindern, dass noch mehr nächtlicher Lärm entsteht, um die Umwelt zu schonen und auch nicht Gefahr zu laufen, mit zu viel Alkohol im Blut am Steuer zu sitzen. Das aktuelle Nachtangebot wurde 2001 definiert, periodisch weiterentwickelt und aufgebaut. Die Hauptbedürfnisse werden damit nach wie vor abgedeckt, und ein kostendeckender Betrieb kann durch den Nachtzuschlag eingehalten werden. Seit 2001 ist jedoch sehr viel Zeit vergangen und der Ausgang hat sich zum Teil weit in die Nacht hinein verlagert. Unter anderem deshalb wird das Angebot gegenwärtig überprüft. Im Herbst 2018 hat der Kantonsrat die Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2020 bis 2023 beschlossen. Darin wurde auch festgehalten, dass das Nachtangebot nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden soll, aber auch weiterhin kostendeckend betrieben sein soll. Ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet, worin auch auf die Punkte aus diesem Postulat eingegangen wird. Leider dauert es noch bis 2021, bis die Gesamtsicht über die Entwicklung im öffentlichen Verkehr gemacht ist und die Grundsätze festgelegt werden können.

Dieses Postulat wird jedoch nicht zu einer Beschleunigung beitragen, eher im Gegenteil. Und auch Zwischenberichte brauchen Ressourcen. Wir überweisen dieses Postulat nicht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir haben es bereits gehört: Viel entwickelt hat sich im Nachtnetz seit dessen Gründung nicht mehr, zumindest nicht viel Weltbewegendes. Der Fünfliber-Zuschlag scheint sakrosankt zu sein, und trotz guter Auslastung scheint die Weiterentwicklung des Nachtnetzes zu stocken. Und um gleich auch noch das Beispiel von Hanspeter Hugentobler aufzugreifen, die Fahrt von Winterthur nach Bauma ist ein gutes Beispiel: Die Nachtbuslinie, die von

Winterthur ins Tösstal fährt, gehört nämlich zu einer der profitabelsten Buslinien beziehungsweise in dem Fall Nachtbuslinien, die wir im ZVV besitzen. Doch sie führt seit jeher nicht nach Bauma, sondern endet früher. Eine Weiterführung bis nach Bauma wurde bisher nicht in Betracht gezogen beziehungsweise es existiert schlichtweg keine Verbindung weiter ins Tösstal hinein, wie tagsüber mit der S-Bahn. Die Nachtnetzlinien funktionieren zurzeit nur, wenn man in unmittelbarer Nähe der Agglomerationen Winterthur und Zürich wohnt und auch dort im Zentrum in den Ausgang geht. Weicht man jedoch von diesem Schema ab, wird es schwierig. Die Nachtbuslinien halten ausschliesslich stadtauswärts. Nicht mal strategisch sinnvolle Halte werden auf dem Rückweg bedient. Weitere Verbindungen sind trotz guter Auslastung zurzeit nach meinem Empfinden nicht in Aussicht. Okay, die FDP hat vorhin angemerkt, dass hier ein Umdenken stattfindet. Ich habe das noch nicht so wahrgenommen, und daher ist es auch wichtig, dass wir das hier zum Thema machen. Und ja, wenn wir hier schon beim «Zum-Thema-Machen» sind: Bereits 2015 habe ich mit meiner Anfrage 289/2015 zur Weiterentwicklung des Zürcher Nachtnetzes diese Entwicklungen angekreidet und der Regierungsrat hat im Rahmen der Antwort auf diese Anfrage berechtigterweise darauf hingewiesen. Und auch im Postulat hat er nochmals gesagt, dass er das Ganze dort im Hinblick auf die kommende Strategie anschauen wird. Nur, wenn ich hier die Antwort anschau, habe ich nicht allzu sehr das Gefühl, dass der Regierungsrat oder auch der ZVV gewillt ist, die Entwicklung des Nachtnetzes grundlegend und grösser zu überdenken. Daher macht eine Überweisung dieses Postulates Sinn. Wir von der AL hoffen bei einer Überweisung des Postulates auf positive Impulse für die kommende Ausarbeitung der Nachtnetzstrategie und werden der Überweisung daher zustimmen.

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon) spricht zum zweiten Mal: Ich freue mich sehr über die fast durchgehenden Bekenntnisse zu einem zeitgemässen Nachtnetz. Und ich hoffe dann natürlich sehr, dass wir alle das auch noch so meinen, wenn der ZVV das Konzept für ein zeitgemässes Nachtnetz, hoffentlich mit mehr als punktuellen Verbesserungen, erstellt hat und wir dann das Preisschild lesen. Gerne werde ich Sie dann an die heutigen Voten erinnern. Nehmen wir – das möchte ich Ihnen einfach noch in Erinnerung rufen – die verschiedenen Regionen und die Bedürfnisse der heutigen Menschen in unserem Kanton ernst und investieren wir in ein zeitgemässes Nachtnetz – mit der Erschliessung aller Regionen unseres Kantons, mit dem uneingeschränkten Bus-Zustieg unterwegs und mit dem Wechsel vom Einbahn-Netz ab Zürich hin zum zeitgemässen Nachtnetz für den ganzen Kanton, das diesen Namen auch verdient. Vielen Dank.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Sie haben es hier im Rat ja gesagt und auch die Postulanten haben es festgestellt: Das Nachtnetz des ZVV ist ein Erfolgsmodell. Da bin ich persönlich auch überzeugt, dass das so ist. Ich war damals ja noch als frischgewählte Kantonsrätin dabei, als man es 2003 eingeführt hat. Seitdem hat sich das Angebot um das Dreifache erweitert. Wir haben also ein dreimal höheres Angebot, als wir es 2003 hatten, als wir das Nachtnetz einführten.

Man kann also sicher nicht sagen, da wäre nichts gegangen, da hätte man irgendetwas verschlafen, im Gegenteil: Das Nachtnetz kommt auch bei den Nutzerinnen und Nutzern sehr gut an. Das ist ja ein Grund, warum Sie hier im März letzten Jahres im Rahmen der Strategie zuerst in der Kommission und dann hier im Rat ganz klar gesagt haben und uns den Auftrag gegeben haben, ein zeitgemässes Nachtnetz auszuarbeiten. Das haben wir selbstverständlich gerne entgegengenommen, weil das auch unser Bedürfnis und auch der Wunsch des ZVV ist. In diesem Sinne hat der ZVV sein Projekt ja bereits gestartet, das heisst, er ist an der Arbeit.

Ich denke, das interessiert Sie, denn das Nachtnetz ist tatsächlich ein Thema, das breit natürlich auch unsere Jungen interessiert, wie wir da in die Zukunft gehen. (*Der Lärmpegel im Ratssaal ist so hoch, dass der Ratspräsident mit der Glocke zur Ruhe mahnen muss.*) Nun ist es aber so bei einem künftigen Nachtnetz: Wie es ausschaut, wie breit die Abdeckung ist – das wurde hier von Postulanten auch gesagt –, das hat ein Preisschild. Das kann nicht einfach als singuläres Thema diskutiert werden, sondern das gehört in eine Gesamtstrategie des ZVV. Und das ist auch der Grund, warum Ihnen die Regierung die Ablehnung des Postulates beantragt: Nicht weil wir uns thematisch uneinig sind, sondern weil wir es nicht als richtig erachten, es als singuläres Thema zu diskutieren. Vielmehr glauben wir, dass wir dazu ja das ausgezeichnete Instrument der Strategie haben, die der Kantonsrat verabschiedet und wo man diese Diskussion seriöserweise auch führt. Falls Sie trotzdem der Meinung sind, Sie wollen auch ein Postulat und damit die Diskussion zweimal führen, dann ist das weiter kein Drama. Ich finde es aber – auch mit Blick auf das vorherige Postulat (*KR-Nr. 62/2018*) betreffend Schalterstellen – nicht sinnvoll, diese Diskussion punktuell zu führen. Viel erfolgsversprechender und auch umfassender ist die Strategiediskussion, bei der Sie auch die genauen finanziellen Auswirkungen kennen und aus meiner Sicht auch eine qualitativ bessere Diskussion führen können. In diesem Sinne und nur mit dieser Begründung bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 180/2018 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.