

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 112/2003

Sitzung vom 11. Juni 2003

**796. Anfrage (Nachtangebot des Zürcher Verkehrsverbundes  
ins Zürcher Unterland)**

Die Kantonsräte Marcel Burlet, Regensdorf, und Thomas Hardegger, Rümlang, haben am 31. März 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat die Einführung der Nachtzüge erfolgreich gestartet. Auf das Angebot von Nachtzügen auf den S-Bahnlinien 5 und 6 ins Zürcher Unterland wurde aber verzichtet. Es wird hier auf die Nachtbusse verwiesen. Das ZVV-Nachtangebot erfreut sich seit seiner Einführung grosser Beliebtheit, doch bereits bestehen Kapazitätsengpässe, zum Beispiel auf Strecken ins Unterland. Für die Passagiere ins Glattal, Furttal und Wehntal ist es nicht verständlich, wenn in ihrem Gebiet nicht das gleiche Taktsystem mit Nachtzügen besteht wie im übrigen Kanton, weil doch das Bedürfnis ausgewiesen ist.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie gedenkt der ZVV auf den Fahrplanwechsel hin die Kapazitätsengpässe zu beheben?
2. Sind auch ins westliche Unterland Nachtzüge vorgesehen? Wenn ja, wann werden diese auf den S-Bahnlinien 5 und 6 eingeführt?
3. Hat der ZVV geprüft, wie mit Nachtzügen und -bussen die Siedlungsgebiete ausreichend bedient werden können?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Thomas Hardegger, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Das Nachtnetz des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 in Betrieb genommen. Es besteht aus einem vernetzten System von 4 S-Bahn- und 32 Buslinien, die jeweils in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehren. Das Konzept ist das Ergebnis vertiefter Marktanalysen, Nachfrageprognosen sowie Betriebskostenberechnungen, die im Vorfeld der Einführung durchgeführt wurden. Mit den Nacht-S-Bahnen werden alle Strecken mit grossem Nachfragepotenzial bedient, mit Ausnahme des linken Zürichseeufers, das infolge einer nächtlichen Streckensperre bis im Dezember 2004 mit Bussen bedient wird. Die S-Bahnen erschliessen aber nur die Siedlungsschwerpunkte im Einzugsbereich der Bahnhöfe. Für die Feinverteilung der Fahrgäste werden zusätzlich An-

schlussbuslinien eingesetzt. In Regionen mit geringerem Potenzial und eher disperser Besiedlung gelangen direkte Busse ab Zürich und Winterthur zum Einsatz. Diese Busse weisen zwar im Vergleich zu den S-Bahnen längere Reisezeiten auf, erschliessen aber im Gegenzug die Gemeinden feinmaschiger. Die Busse können flexibler eingesetzt und entsprechend der erwarteten Nachfrage auch kostengünstiger betrieben werden. Dieser nachfragegerechte Verkehrsmiteinsatz ist zur Erreichung der Vorgabe eines kostendeckenden Betriebs unabdingbar.

Die Fahrgasterhebungen auf den Bussen und S-Bahnen des ZVV-Nachtnetzes zeigen, dass in den ersten drei Monaten bereits erfreulich viele Fahrgäste vom neuen Angebot Gebrauch machten. In den ersten 27 Betriebsnächten nutzten durchschnittlich rund 4200 Personen pro Nacht die neuen S-Bahn- und Buslinien. Die Nacht-S-Bahnen wiesen folgende durchschnittliche Einsteigerzahlen auf:

Linie	Strecke	Pro Nacht	Pro Kurs
SN1	Zürich–Winterthur	460	115
SN3	Zürich–Dietikon	158	79
SN5	Zürich–Uster–Rapperswil	489	245
SN7	Zürich–Meilen–Stäfa	227	114

Die Fahrgastzahlen auf den Nachtbuslinien ins Zürcher Unterland, Furttal und Wehntal sind zwar ebenfalls erfreulich; sie liegen im Vergleich jedoch deutlich unter den Werten der Nacht-S-Bahnen. Die Zahl der durchschnittlichen Einsteiger beträgt:

Linie	Strecke	Pro Nacht	Pro Kurs
N45	Zürich–Boppelsen	35	18
N51	Zürich–Niederweningen	53	27
N52	Zürich–Kloten–Teufen	39	20
N53	Zürich–Bülach–Hüntwangen	43	22

Diese durchschnittliche Nachfrage von 18 bis 27 Personen pro Kurs kann durch Standardbusse mit einer Kapazität von 70 bis 80 Personen (davon rund 30 bis 40 Sitzplätze) ohne weiteres abgedeckt werden. Der Einsatz von Nacht-S-Bahnen ist daher nicht angezeigt. Die Kapazitätsgrenze wurde lediglich einmal durch eine Spitzenbelastung auf der Linie N45 erreicht. Bei den anderen Linien lag die absolute Spitzenbelastung bei 50 Personen (N50), 52 Personen (N53) und 67 Personen (N51). Dabei handelt es sich ebenfalls um Einzelwerte. Auf Grund der erhobenen Fahrgastfrequenzen können somit keine schwer wiegenden Kapazitätsengpässe festgestellt werden. Der Einsatz von Standardbussen entspricht vielmehr einem nachfragegerechten Verkehrsmiteinsatz, mit dem voraussichtlich auch ein kostendeckender Betrieb erreicht werden kann. Sollten aber in Zukunft Kapazitätsengpässe auftreten,

könnten Gelenkbusse mit einer Kapazität von rund 100 Personen (davon 40 bis 50 Sitzplätze) eingesetzt werden. Die Kompetenz für die Einsatzplanung des Fahrzeugtyps zur Anpassung an die steigende Nachfrage liegt grundsätzlich bei den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen.

Die Weiterentwicklung des Nachtnetzes hängt von der Entwicklung der Nachfrage, der erreichten Kostendeckung und von den Reaktionen der Kundinnen und Kunden sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner ab. Mit Beschluss vom 3. März 2003 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat den ZVV verpflichtet, mit dem nächsten Strategiebericht ausführlich Auskunft zum Nachtangebot zu erteilen. Der nächste Strategiebericht wird termingerecht im Sommer/Herbst 2004 vorliegen. Anschliessend wird der Kantonsrat über die Weiterführung oder die Aufhebung des Nachtangebotes entscheiden. Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 könnte der ZVV somit lediglich unbedingt notwendige Anpassungen des Nachtangebotes umsetzen. Weit reichende Angebotsausbauten könnten wegen der vorgegebenen Termine im Fahrplanverfahren dagegen frühestens auf Dezember 2006 verwirklicht werden. Dabei stehen allerdings Nacht-S-Bahnen im Furttal, Wehntal und im Zürcher Unterland auf Grund der bisherigen Nachfragezahlen noch nicht im Vordergrund. Die Region ist mit den Nachtbussen bereits sehr gut erschlossen. Auch die Angebotsdichte mit dem 2-Stunden-Takt entspricht demjenigen in vergleichbaren Regionen. In den Regionen Oberland, Limmattal und rechtes Zürichseeufer, die durch Nacht-S-Bahnen bedient werden, wird ebenfalls ein 2-Stunden-Takt angeboten.

Mit dem heutigen Nachtnetz haben bereits 137 von 171 oder 80% der Gemeinden im Kanton Zürich einen Anschluss an das Nachtnetz. Eine Verbesserung des Erschliessungsgrades wäre zwar wünschenswert, sie müsste aber mit der vorgegebenen Kostendeckung betrieben werden können. Aus den bereits genannten Gründen könnte eine Erhöhung des Erschliessungsgrades ebenfalls frühestens auf Fahrplanwechsel 2006 verwirklicht werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**