

# Volle Nachtbusse – aber keinen zusätzlichen Abendzug

Eine neu veröffentlichte Statistik über die Kostendeckungsgrade von Bahn- und Buslinien bringt für das Tösstal Erstaunliches zu Tage. Trotzdem ist das Ziel der IG Tösstallinie, weitere Früh- und Spätverbindungen, noch weit entfernt.

Tösstal – D. aus Elgg kann, A. aus Rikon muss passen: Wird an ihrem Arbeitsplatz in Zürich eine ausserordentliche Besprechung um halb sieben einberufen, wird D. wie gewohnt bequem mit der Bahn aus dem Eulachtal nach Zürich pendeln. A. trifft erst eine halbe Stunde später ein. Der Grund: Der erste Zug im Tösstal verlässt Rikon nicht vor 6 Uhr.

G. aus Attikon darf, Y. aus Saland darf nicht: Die Clique möchte nach dem Konzertbesuch in Winterthur noch auf ein Gläschen zusammen bleiben. Währenddem G. den Abend gemütlich ausklingen lassen kann, muss sich Y. schon bald sputen: Der letzte Zug ins Thurtal fährt um 0.45, der letzte ins Tösstal schon um 23.52 Uhr.

Diese Unterschiede mögen historisch so gewachsen sein, damit abfinden will sich Ralf Wiedenmann von der IG Tösstallinie aber auf keinen Fall. Die Fakten scheinen für ihn zu sprechen. Jüngst hat der Zürcher Verkehrsverbund ZVV nämlich auf Anfrage der Politik eine Liste zusammengestellt, die es in sich hat: alle Bahn- und Buslinien des Kantons, aufgereiht nach ihrem sogenannten Kostendeckungsgrad. Und dort liest sich schwarz auf weiss: Die Linie, die am besten abschneidet, ist die Nachtbuslinie N68 von Winterthur nach Wila. Die



Die Tösstaler kämpfen um frühere und spätere Verbindungen

Foto: ech

Linie bedient alle Bushaltestellen von Winterthur Hauptbahnhof bis nach Winterthur Seen, und fährt dann auf der S26-Strecke weiter nach Wila. Eine vergleichbare Linie, die Linie N60, fährt von Winterthur Hauptbahnhof nach Oberwinterthur und dann weiter nach Seuzach-Adlikon. Diese Linie taucht zwar auch bereits auf dem dritten Platz auf, hat aber schon einen deutlich schlechteren Kostendeckungs-

faktor. Wiedenmann dazu: «Wir möchten nun nichts mehr davon hören, dass die Verbindung ins Tösstal eine unrentable Nebenlinie sei.» Er weist auf den Nachtbusverein Wila hin, der schon lange vor dem ZVV eine Nachtbuslinie ins Tösstal ins Leben rief. Er betrieb den Vorgänger der Linie N68 auf privater Basis. Und ganz offensichtlich hatte er mit dieser Pionierrolle ins Schwarze getroffen.

So erfreulich diese neuesten Zahlen für das Tösstal sind, die IG Tösstallinie hat sie bitter nötig. Ihr Fahrplanbegehren für einen Früh-Zug um 5.04 Uhr ab Bauma wurde nämlich abgelehnt. Ebenso der dringliche Wunsch nach einem späteren letzten Zug, 00.52 Uhr ab Winterthur. Der Gemeinderat Zell hat gegen diese Beschlüsse Rekurs eingelegt – bisher vergebens. Ein triftiger Grund für die Ablehnung ist

nicht einfach zu finden. Der Entscheid des Regierungsrates ist noch nicht veröffentlicht. Von Seiten ZVV heisst es vordergründig, dass man für zusätzliche frühe oder späte Züge die Kosten im Auge behalten müsse. Und da könne man vom Nachtbus nicht direkt auf die Bahnlinie schliessen. «Für den Nachtbus muss man ja die fünf Franken Zuschlag bezahlen», ruft Thomas Kellenberger vom ZVV in Erinnerung. «Und das macht je nachdem den doppelten Fahrpreis aus.» Darum würden auch die Nachtlinien insgesamt einen viel besseren Kostendeckungsgrad aufweisen. «Das Nachtnetz muss sogar kostendeckend sein. Dazu sind wir gesetzlich verpflichtet. Für zusätzliche Verbindungen der S26 am Morgen oder am Abend würden hingegen keine zusätzlichen Einnahmen durch Nachtzuschläge erzielt.»

Hat also das sehr gute Abschneiden der Tösstaler Nachtbuslinie nun gar keinen Einfluss auf das zukünftige Angebot im Tösstal? So direkt nicht: «Die Kostendeckungsgrade werden selten gebraucht, um Linien zu beurteilen. Finanzielles Steuerungselement für den Kanton ist die gesamte Kostenunterdeckung, die der Kantonsrat mit dem zweijährlichen Rahmenkredit beschliesst.

Fortsetzung auf Seite 2

## Fortsetzung von Seite 1

Zudem sind vor allem die Ein- und Ausstiegszahlen an den Haltestellen für den ZVV relevant für die Dimensionierung des Angebots», so Kellenberger. Auch den direkten Vergleich von Nachtbussen am Wochenende und einer täglichen Spätverbindung auf der Schiene will er so nicht ziehen. «Die Kosten für den Einsatz eines Gelenkbusses sind zudem viel tiefer als für den Einsatz eines Zuges. Umso weniger, wenn für diese zusätzlichen Verbindungen kein Nachtzuschlag gelöst werden muss.»

Was bleibt, ist der Quervergleich mit anderen Linien. Warum haben andere Linien viel spätere, beziehungsweise frühere Abfahrtszeiten? Eine plausible Erklärung dafür ist nämlich nur diejenige, dass die Fahrpläne historisch gewachsen sind. Auch auf anderen Linien, zum Beispiel jener nach Wil, ist die Auslastung früh und spät nicht so richtig erfreulich. Aber: «Einen Fahrplan ohne sehr frühe und späte Kurse zu behalten, ist einfacher, als diese Verbindungen auf einer Linie abzubauen, wo es sie schon gibt», so der ZVV. Einen Anhaltspunkt

für Früh- und Spätverbindungen bilde die kantonale Angebotsverordnung. Darin sind die Betriebszeiten festgelegt. Diese dauern in der Regel von 6 bis 24 Uhr. Diese Zeiten können laut ZVV aufgrund der Nachfragesituation verkürzt oder verlängert werden. Was das genau bedeutet, ist schlussendlich nicht so präzise festgehalten. Gibt es unterschiedliche Meinungen, muss die Politik von Fall zu Fall entscheiden – wie es nun im Tösstal der Fall ist.

Wenn die Bevölkerung weiter wächst wie bis anhin, und sich auch die Lebensgewohnheiten weiter in die gleiche Richtung verändern wie bis jetzt, werden irgendwann auch im Tösstal zusätzliche Züge am Abend und am Morgen eingeführt werden. Bis dann wird wohl noch etwas Wasser die Töss hinunter fließen. Und A. aus Rikon und Y. aus Saland werden bis dann weiterhin das Taxi nehmen müssen. Ausser, dem unermüdlichen Einsatz der IG Tössstallinie und des Gemeinderates Zell ist Erfolg beschert, und es tut sich doch noch in absehbarer Zeit etwas.

Christian Erni