

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (2013)
Heft:	2
Artikel:	"Nachtnetz Zürich : die clevere Antwort auf das neue Ausgehverhalten der jungen Leute"
Autor:	Dietrich, Willi
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-957219

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Nachtnetz Zürich: die clevere Antwort auf das neue Ausgehverhalten der jungen Leute»

WILLI DIETRICH

Projektleiter Mobilität + Verkehr,
Tiefbauamt der Stadt Zürich.

Interview geführt von Stefanie
Stahel, Redaktion COLLAGE.

COLLAGE (C): Wie hat sich in der Stadt Zürich das Nachtnetz entwickelt, was gab den Anstoss?

WILLI DIETRICH (WD): Es begann mit einem Fehlstart, dann folgt eine stetige Entwicklung:

1990 Eine Volksinitiative der Humanistischen Partei fordert die Einführung eines Nachtbus-Angebots in der Stadt Zürich. Das Anliegen wird aber vom Stimmvolk verworfen (23% Ja-Stimmen). Hinter dem Vorstoss standen Eltern, aber auch Heimkehrer ohne Auto. Die zunehmende Attraktivität der Stadt Zürich auch nachts entging den VBZ nicht.

1993 Anlässlich der Veranstaltung «Kinospektakel» mit dem entsprechenden Publikumsverkehr testen die VBZ erstmals einen Nachtbus-Betrieb.

1994 Die VBZ führen ab 1. Januar ein Nachtbus Angebot unter der Bezeichnung «Nachtspktakel» ein. Es kommt jedes Wochenende für zwei Nächte zum Einsatz. Ab Bellevue fahren Kurse um 01:00, 01:30, 02:00 Uhr. Der Fahrpreis beträgt Fr. 5.–. Die Kostendeckung wird noch nicht erreicht. Die schwarz-blauen Busse sind mit dem Logo der Sponsoren versehen.

1997–2002 Der Fahrpreis in der Stadt beträgt Fr. 6.–, über die Stadtgrenze hinaus Fr. 8.–.

1999 Die Abfahrtszeiten beim Bellevue sind neu: 01:00, 02:00, 03:00 Uhr.

2002 der ZVV übernimmt die Zuständigkeit für das Nachtnetz. Es gilt der reguläre Fahrpreis plus ein Nachtzuschlag von Fr. 5.–. Die Abfahrtszeiten sind 01:00, 02:00, 03:00, 04:00 Uhr.

2009 Auf den Fahrplanwechsel im Dez. 2009 wird der Takt im Stadtnetz von 60 auf 30 Min. verdichtet.

2011 Der Nachtzuschlag von 5.– wird einheitlich in insgesamt 9 Nachtnetzen (ZVV sowie Verbünde in umliegenden Kantonen) eingeführt. Die Umstellung von Bus-Betrieb auf S-Bahn führte auf den betreffenden Linien (z.B. Richtung Zimmerberg und Weinland) zu hohen Fahrgast-Zuwachsraten von rund 180 %.

C: Diese Erkenntnisse veranlassten also die Stadt, den Wochenendverkehr mit neuen öV-Angeboten gezielt anzugehen?

WD: Genau. Die wichtigsten planenden Stellen in der Stadt, zusammen mit den VBZ, aber auch mit ZVV und SBB, stellten ein Nachtangebot auf die Beine, bei dem verschiedenste Dienstleistungen der Stadt beteiligt sind. Dazu gehören z.B. die Reinigungs- und Sicherheitsdienste, aber auch Schutz und Rettung sowie der Plan Lumière. Alle richteten sich strategisch auf dieses Nachtnetz aus.

C: Existiert eine Planungsplattform, an der sich all diese Stellen beteiligen?

WD: Diese Zusammenarbeit ergab sich automatisch, weil diese Stellen selber planen, Planung ja immer eine Koordinationsaufgabe ist und die Leute von Anfang an von der Nachtnetz-Idee überzeugt waren.

C: Wurde dies alles in Zürich entwickelt oder hat man sich auch ausländische Beispiele angeschaut?

WD: Gewiss, allerdings liessen sich die Rezepte europäischer Grossstädte nicht direkt übertragen. Die spezifischen Eigenheiten der Stadt Zürich erfordern massgeschneiderte Lösungen. Und weil die beteiligten Stellen eine hohe Professionalität aufweisen, kam ein ausgeklügeltes und funktionierendes System zu Stande. Diese Zusammenarbeit macht wohl das Erfolgsrezept aus.

C: Wie war – und ist – eigentlich der politische Rückhalt für das Nachtnetz?

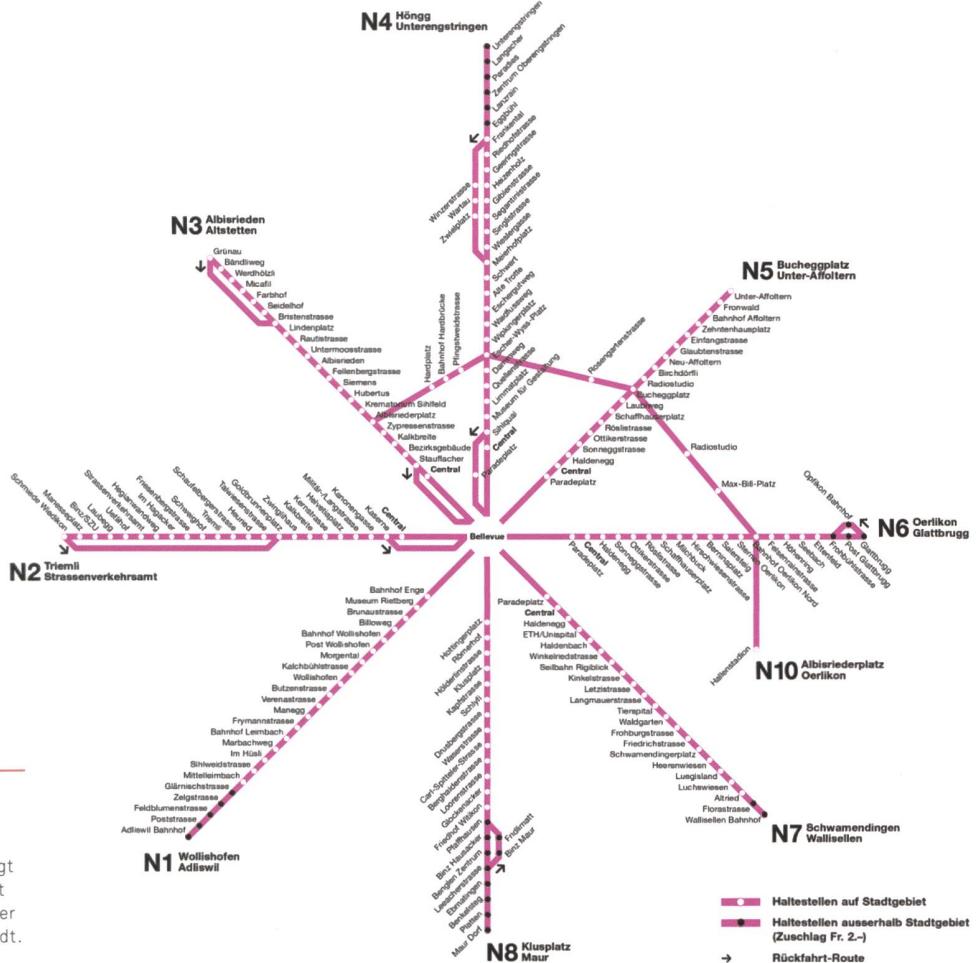
WD: Abgesehen vom Dämpfer ganz am Anfang ist die Akzeptanz heute gross, das Angebot kommt bei den Kunden gut an und wächst weiter und das hat die Politik auch so anerkannt. Skeptische Stimmen, das Nachtnetz leiste dem «Sittenzerfall» Vorschub und ähnliches, sind kaum zu vernehmen. Wenn ich an die eigenen Kinder denke, muss ich sagen, dass ich früher eher Bedenken hatte, wenn sie sich frühmorgens manchmal zu Fuss auf den Heimweg machen mussten. Das ist heute nicht mehr so. Die Fragen um die Sicherheit der jungen Leute werden im privaten wie im öffentlichen Raum behutsam, aber konsequent angegangen, ebenso die negativen Randerscheinungen, meist im Zusammenhang mit Alkohol, welche grosse Sorge bereiten.

C: Wenn wir das Ausgehverhalten der Jugendlichen näher ansehen, stellt sich die Frage, ob durch das Nachtnetz-Angebot das Durchschnittsalter der jungen Leute gesunken ist.

WD: Das Hauptpublikum sind ältere Jugendliche und junge Erwachsene. Das Durchschnittsalter hat sich kaum verändert, viele Veranstalter setzen ja auch Mindestalter mit Ausweispflicht fest. Die Altersstruktur der Nachtnetz-Nutzer steht im Zusammenhang mit den unterschiedlichen kulturellen Angeboten, die sich zeitlich konzentrieren. Die erste Welle von Rückkehrenden benutzt zwischen 22:00 Uhr bis Mitternacht noch das reguläre öV-Angebot. Die zweite Welle um 02:00 Uhr und die dritte Welle gegen 05 Uhr morgens bilden die Hauptkundschaft des Nachtnetzes.

C: Die ersten Erhebungen, die 2002 publiziert wurden, zeigten noch einen sehr hohen Anteil an Automobilisten im Nachtverkehr. Wie hat sich mit dem inzwischen erweiterten öV-Nachtangebot der Modal Split verändert?

WD: Im Nachtverkehr hat der motorisierte Individualverkehr anteilmässig sicher abgenommen. Auf den von den VBZ betriebenen Linien hat sich die Zahl der Fahrgäste auf dem Nachtnetz seit 2004 von rund 220'000 Personen bis 2011 auf 400'000 Fahrgäste pro Jahr praktisch verdoppelt.



[ABB. 1] Das ursprüngliche Netz der Nachtbuslinien hatte eine ausgeprägte radiale Struktur, fast wie einst im Mittelalter die Straßen zur Stadt. (Quelle: VBZ Zürich)

C: Das Angebot im Nachtnetz wurde in den letzten Jahren ständig vergrössert, mit Nacht-S-Bahnen kommt man weit ins Umland, z.B. in den Aargau hinein. Wie kommt die Stadt mit dem Zuwachs an Besuchern an den Wochenenden klar?

WD: Die wesentlichen Angebotserweiterungen erfolgten 2002 mit der Einführung des verbundweiten Nachtnetzes (Einführung Nacht-S-Bahnen, Stunden- und ab 2009 Halbstundentakt auf den städtischen Nachtbuslinien). Seitdem wurde das Nachtnetz kontinuierlich weiter ausgebaut und angepasst. Die Nachfrage steigt, das ist erfreulich. Schliesslich handelt es beim nächtlichen ÖV um zweckmässige und leistungsfähige Infrastrukturen und Transportangebote, die vom ZVV aktiv und intensiv beworben werden, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern, z.B. der Zürcher Kantonalbank mit ihrem «ZKB-Nachtschwärmer»-Produkt.

Zu Beginn waren die Leute sehr schlecht über die Nachtkurse informiert, das hat sich, u.a. wegen der Werbung, bis heute deutlich zum Positiven geändert. Angebot und Nachfrage haben sich miteinander entwickelt – nicht zuletzt dank der guten Planung, die sich sehr nahe an der Umsetzung orientierte.

C: Im Zentrum des Systems steht die Stadt Zürich, die Nebenzentren in der Region richten sich auf sie aus.

WD: Genau, denn das nächtliche Geschehen mit den vielfältigen Angeboten an Clubs, Events, Bars und so weiter hat in Zürich eine neue Qualität und Dimension erreicht. Es ist nicht mehr nur die Achse Niederdorf-Langstrasse, die Szene reicht in die zentrumsnahen Quartiere hinaus. Das Einzugsgebiet dafür ist riesig und bildet zusammen mit dem Zentrum den Metro-

politanraum. Früher mussten sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den Dörfern am örtlichen Kiosk, vielleicht bei der Beiz oder im Ortszentrum die Zeit vertreiben, heute werden sie dank dem Nachtnetz mit dem ÖV buchstäblich abgeholt, abends in die Stadt und frühmorgens wieder nach Hause zurück gebracht. Das Ausgehen nachts führt in eine spannende, aufregende, sinnliche Welt und wenn der Weg dorthin im Zug oder im Bus passiert, ist das in der Gruppe besonders attraktiv.

Es ist aber auch festzustellen, dass das Nachtnetz immer mehr auch in die Gegenrichtung benutzt wird: Man reist mit dem regulären ÖV beispielsweise in ein Dorf zu einem kleinen Konzert und benutzt den Nachtbus, um anschliessend wieder zurück in die Stadt resp. in die Regionalzentren zu gelangen.

C: Wer profitiert eigentlich besonders vom Nachtnetz?

WD: Klar all jene Geschäfte, deren Öffnungszeiten mit den Fahrplan-Angeboten im Nachtnetz übereinstimmen – zusammengenommen die «24-Stunden-Stadt», jedenfalls am Wochenende. Man könnte sogar sagen, dass dank dem Aufbau des Nachtnetzes und seiner räumlichen Struktur – radiale (Bus-)Linien ins Zentrum der Stadt Zürich – die Partystadt hier konzentriert bleibt.

C: Wie wirkt sich das Nachtnetz-System auf die städtische Nutzungsplanung aus, z.B. im Bereich Lärmschutz, durchmischte Nutzungsstrukturen und dergleichen?

WD: Der Lärmschutz war und ist in der Stadt stets ein Thema. Bemerkenswert ist, dass in Zürich etwa zeitgleich mit dem Nachtnetz die flächendeckenden Tempo-30-Zonen eingeführt wurden, natürlich hauptsächlich zur Verkehrsberuhigung und

zur verbesserten Sicherheit tagsüber, aber eben auch nachts. Der Wohnschutz ist ein dauerndes strategisches Ziel der Planung. Dementsprechend werden die Freizeit- und Unterhaltungsbetriebe auf die Kernbereiche konzentriert, in ruhigen Wohngebieten lässt die Nutzungsordnung solche Betriebe nicht zu. So gesehen stimmen die Planungen in der Fläche und in der Verkehrserschliessung überein. Mit dem Nachtzeitnetz können diese Strukturen weiter unterstützt und die Konzentration der Nachtnutzungen mitgesteuert werden.

Interessant dabei ist: Das zunächst streng radiale Nachtzeitnetz bediente das ursprüngliche historische Zentrum der Stadt – gewissermassen wie die Verkehrsstrukturen im Mittelalter: sternförmig, einfach und überschaubar. Der Unterschied zum Mittelalter ist zeitlich: heute werden keine Stadttore mehr geschlossen.

C: Bringt die Konzentration der Nachtnutzungen auch Konflikte mit Einwohnern in den Ausgangsquartieren, z.B. aufgrund der Lärmemissionen?

WD: Die Sicherheitsleute kennen die Anbieter und ihre Gäste sowie deren Verhalten ziemlich genau. Sie schauen auch, dass der Betrieb einigermassen zivilisiert abläuft, vor allem in den Zeiten der Massierung oder wenn die Lokale schliessen. Dazu kommen die Streifenpatrouillen vor Ort und an den Brennpunkten. Im Vergleich zu früher, als es tatsächlich noch bandenkriegsartige Situationen gab, sind die Interventionen der Sicherheitsleute heute sicher aufwendig, aber wirkungsvoll. Es treten an diesen zentralen Orten immer wieder Probleme mit Gewalt auf, besonders wenn Alkohol im Spiel ist, aber das ist ein generelles Problem und keine Folge des Nachtzeitnetzes.

C: Wie stark sind die Unterschiede zwischen Winter und Sommer im Ausgeh-Verhalten?

WD: Wie überall nehmen die Veranstaltungen draussen bei schönem und warmem Wetter zu, auch in Zürich; als negatives Gegenstück wachsen dann auch die Unfallzahlen. Hochverdichtete urbane Räume bieten Rund-um-die-Uhr-Aktivitäten an, die dann der 24-Stunden-Stadt schon sehr nahe kommen, allerdings beschränkt auf die Wochenenden. Das gesellschaftliche Bedürfnis hierfür ist unbestreitbar, aber auch, dass die Orte, wo nachts etwas los ist, räumlich konzentriert bleiben und nicht in die Wohnquartiere hinausgreifen.

ALKOHOL, LÄRM, GEWALT UND VANDALISMUS

Gemäss jüngsten Untersuchungen (ETH, Bundesamt für Sozialversicherungen) hat die Gewalt im öffentlichen Raum in den letzten 20 Jahren stark zugenommen. Als Grund dafür wird u.a. die Entwicklung der 24-Stunden-Gesellschaft gesehen: «Die zunehmende Durchmischung von Wohn- und Ausgeh-zonen, verbunden mit den Folgen der 24-Stunden-Gesellschaft, der veränderten Mobilitäts- und Ausgehgewohnheiten und der fast uneingeschränkten Verfügbarkeit von Alkohol, führt immer wieder zu Konflikten. Nicht zuletzt aufgrund der steigenden Kommerzialisierung des Nachtlebens drängen zudem immer mehr Menschen in den öffentlichen Raum, was negative Begleiterscheinungen wie Littering, Lärm, Vandalismus und Gewalt nach sich zieht und die Lage weiter verschärft.» (Quelle: Bericht «Städtisches Nachtleben – Situationsanalysen und mögliche Vorgehensweisen», Schweizer, Städteverband, 2012).

http://staedteverband.ch/de/Info/Aktuell/Medien/Medienmitteilungen_2013/130218_Bericht_Nachtleben

C: Gibt es denn auch Bestrebungen, z.B. das Tram ins Nachtzeitnetz einzubeziehen oder die Nachtaktivitäten über das Wochenende hinweg auszudehnen?

WD: Die 24-Stunden-Stadt ist an sich ein altes Phänomen und existiert auch in kleinen Dörfern, fast überall wird in irgendeiner Form beispielsweise Nachtarbeit geleistet. Nicht immer ist es Clubpersonal. Neu ist aber, dass die Nachfrage nach solchen Diensten rund um die Uhr mit Angeboten eines Massentransportmittels aufgefangen wird. Die Planung sieht einerseits vor, bei Bedarf auch Nachttrams einzusetzen. Andererseits erfordert eine zweckmässige Erschliessung immer auch klare Grenzen.

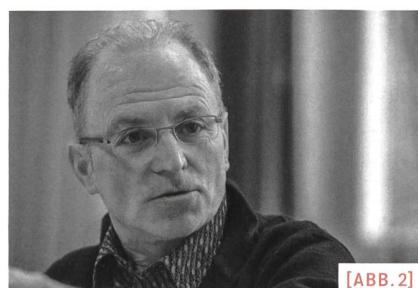
Das gesellschaftliche Bedürfnis des Lebens in der Nacht ist nicht nur zur Kenntnis zu nehmen, sondern es muss aktiv und zielgerichtet gestaltet werden – auch die negativen Aspekte, wie sie der Städteverband dieser Tage formuliert hat. Das versuchen wir in der Stadt Zürich. Dessen sind sich auch alle involvierten Stellen bewusst – bis hin zur Stadtreinigung, die dafür sorgt, dass die Stadt am Morgen jeweils wieder frisch und sauber, nicht abgekämpft, daherkommt.

C: Wie geht es weiter mit dem Nachtzeitnetz Zürich?

WD: Das Nachtzeitnetz wird seinen Schwung behalten, denn die Kundschaft besteht aus einer jungen Bevölkerungsgruppe, die den ÖV auf diese Weise schon früh positiv erlebt. Man beginnt die vielen Vorteile des öffentlichen Nachtverkehrs zu schätzen wie die gemeinsam verbrachte Freizeit in der Kunstlichtwelt.

Das Nachtzeitnetz Zürich präsentiert sich als komplexes System, an dem verschiedenste Angebote und Infrastrukturen im öffentlichen Raum beteiligt sind. Es ist eine clevere Antwort auf den gesellschaftlichen Wandel im Freizeit- und Ausgehverhalten, vor allem bei jungen Leuten. Der ÖV leistet dabei in seiner ursprünglichen alten Radialstruktur die funktional wichtigste Rolle, indem er die Leute ins Zentrum bringt und sie, wenn der Morgen dämmert, wieder sicher nach Hause fährt.

C: Besten Dank, Willi Dietrich, für das Gespräch.



[ABB. 2]
«Das Ausgehen nachts führt in eine spannende, aufregende, sinnliche Welt». (Foto: Henri Leuzinger)

LINKS

Nachtzeitnetz Stadt Zürich (VBZ):
www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/fahrplan/nachtzeitnetz.html

Nachtzeitnetz Kanton Zürich & Umgebung:
www.zvv.ch/de/fahrplan/nachtzeitnetz

www.zkb.ch/de/startseite/privatkunden/konten_und_zahlungen/fuer_junge_leute/zkb_nachtschwaermer/uebersicht.html