

5. Zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich (Ergänzungsbericht)

Antrag des Regierungsrates vom 11. März 2020 zum Postulat KR-Nr. 180/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Oktober 2020

Vorlage 5558c

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben es mit dem ZVV-Nachtnetz zu tun. Bekanntlich ist das ZVV-Nachtnetz (*Zürcher Verkehrsverbund*) Gegenstand der sogenannten ZVV-Strategie, die wir alle zwei Jahre beraten und für jeweils vier Jahre verabschieden, siehe dazu auch Abschnitt D. unter «Stossrichtungen». Das Nachtnetz ist aber auch Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen, so geschehen mit dem Vorstoss 180/2018, gezeichnet von unseren EVP-Kollegen Hanspeter Hugentobler, Daniel Sommer und Markus Schaaf. Das Postulat wurde gegen den Willen des Regierungsrates am 19. August 2019 überwiesen.

Die Volkswirtschaftsdirektion beziehungsweise der Regierungsrat hat dann das Postulat aber sehr schnell aufgenommen und in einer a-Vorlage in die Vorlage 5558, Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, eben die ZVV-Strategie integriert, mit Antrag auf Abschreibung. Dies sah die KEVU im Rahmen ihrer Beratung aber ganz anders und beantragte mit der b-Vorlage einen Ergänzungsbericht. Dieser Antrag wurde vom Kantonsrat am 10. Februar 2020 einstimmig gutgeheissen. Sie sehen, es besteht ein Gesprächsbedarf über das Nachtnetz, und das ist auch der Grund, weshalb die KEVU beantragt hat, heute bei dieser Abschreibung nicht eine Kurzdebatte zu führen, sondern eine freie Debatte.

Das Nachtnetz wird bekanntlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 neu organisiert. Das ist beschlossen und die Umsetzung trotz Corona (*Covid-19-Pandemie*) und der vorübergehenden Einstellung des Nachtangebotes in Vorbereitung. Das Nachtnetz wird bekanntlich auch neu finanziert, wobei der Nachtfünfliber abgeschafft wird. Auch das ist auf dringlichen Wunsch des Kantonsrates beschlossen worden und kann nun nach der Zustimmung der anderen Nachtverbandsverkehrspartner umgesetzt werden, wohl auf den Zeitpunkt, ab welchem das Nachtnetz post Corona (*Covid-19-Pandemie*) reaktiviert beziehungsweise wieder angeboten wird.

Nun liegt der Ergänzungsbericht vor. Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, diesen als erledigt abzuschreiben. An zwei Sitzungen im September und Oktober wurde der Ergänzungsbericht in Anwesenheit der Herren Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV, und Dominik Brühwiler, designierter Direktor des ZVV, und in Anwesenheit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) beraten und verabschiedet. Dabei wurden die Antworten auf die fünf gestellten Fragen nochmals eingehend diskutiert und entsprechende Nachfragen gestellt. Es ging um die Themen, erstens, Ein-, Ausstiegs- und Rückfahrtmöglich-

keiten, zweitens, «Vernetzung und Erschliessung», drittens, die Erschliessung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahn und, viertens, die Ausdehnung des Nachtangebotes auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag. Mehr dazu und die Einschätzung dazu erfahren Sie sicher aus den Voten meiner Kolleginnen und Kollegen der KEVU.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Tatsächlich, die Partystimmung ist (wegen der Covid-19-Pandemie) verfliegen, die Bars und die Clubs sind geschlossen, die Unterhaltungsbranche und die Gastronomie liegen am Boden. Damit hat sich das Ausgehverhalten radikal geändert, dem Nachtnetz des ZVV wurde damit die Grundlage entzogen. Die Bahnen und Busse bleiben am Wochenende im Depot. Vor diesem Hintergrund mutet der Ausbau des Nachtnetzes etwas abstrakt an, doch wir alle hoffen, dass der Albtraum bald vorbei ist und die Lebens- und Ausgehfreude wenigstens mit der Frühlingssonne wiederkehrt. Im vorliegenden Ergänzungsbericht wird dargelegt, wie dann das künftige Nachtnetz dem in den letzten Jahren gestiegenem Bedarf gerecht werden soll. Mit dem sternförmigen Netz und gezielten Angebotserweiterungen wird dabei eine gute Balance zwischen einem attraktiven und somit auch genutzten Angebot und der Wirtschaftlichkeit gefunden. So wird für das neue Nachtnetz auch ohne den Nachtzuschlag keine Verschlechterung des Kostendeckungsgrads im Vergleich zum Tagesnetz erwartet. Aufgrund der geringen Nachfrage ist die Ausdehnung des Angebots auf die Nacht vom Donnerstag auf Freitag jedoch wirtschaftlich nicht vertretbar. Auf diese immer wieder vorgebrachte Forderung wird daher vernünftigerweise nicht eingegangen.

Wir danken dem ZVV ausdrücklich dafür, dass er die Wirtschaftlichkeit hoch gewichtet. Die SVP stimmt der Abschreibung des Ergänzungsberichts zu und hofft, dass das Nachtnetz bald wieder rege genutzt wird.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Das Zürcher Nachtnetz des öffentlichen Verkehrs soll wachsen und sich weiterentwickeln. Das freut uns und wir danken dem Zürcher Verkehrsverbund für diesen Bericht. Die Taktverdichtungen und zusätzlichen Einstiegsmöglichkeiten sind wichtig für eine noch stärkere Nutzung. Der hier präsentierte Ausbauschnitt für das Jahr 2022 ist aber nur ein Schritt von einer langen Evolution, die wir von der SP schon lange fordern und fördern. Wir fordern, dass in Zukunft noch verstärkt auf Querverbindungen gesetzt wird. Nicht alle Menschen wollen von Zürich oder Winterthur nach Hause. Es gibt auch viele Besuchende bei Freunden und Bekannten. Diese Menschen sind heute oft auf Auto oder Taxi angewiesen, da gibt es noch Potenzial. Denn das Nachtnetz ist zum Glück nicht nur ein Angebot für die Jugend. Heute nutzen auch viele Menschen in meinem Umfeld das Nachtnetz im öffentlichen Verkehr. Dieser Anteil soll wachsen. Aber dabei sind die Ziele vielfältiger und benötigen vermehrt Fahrten von Dorf zu Dorf und nicht immer via die Grossstadt. Dieser Ausbau muss es uns als Gesellschaft wert sein – für Umwelt und Gesundheit. Darum fordern wir weiter eine starke Entwicklung im Nachtnetz des ZVV auch über das Jahr 2022 hinaus.

Der Abschreibung dieses Ergänzungsberichts können wir heute gerne zustimmen. Und wenn dann die Corona-Krise endlich wieder vorbei ist, kann das Nachtnetz in der heutigen Ausgestaltung auch wieder gefahren werden, und das gleich noch ohne Zuschlag. Über diese Änderung sind wir sehr froh. Herzlichen Dank

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Auch unsere Fraktion bedankt sich für diesen Bericht, obwohl er eigentlich nicht auf viele Forderungen des Postulates eingehen kann. Der Bericht erachtet es weder als sinnvoll, den Ansatz mit dem ausgedünnten Tagesnetz für die Nacht weiterzuverfolgen, noch, die Erschliessung wesentlich auszuweiten, unter anderem wegen ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem ist der Bericht gegen eine Ausdehnung des Nachtangebotes in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag, da in dieser Nacht die Nachfrage höchstens 30 Prozent eines durchschnittlichen Wochenendtages entspricht. Die Argumentation im Bericht lautet: 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.

Diese Argumentation sowie der Bericht insgesamt zeigen, dass der finanzielle Spielraum für eine weitere Optimierung des Nachtnetzes eingeschränkt ist. Es sind uns die Hände gebunden. Genau deshalb wollten wir Grünliberalen den Nachtfünfliber eben nicht abschaffen. Aus dem Bericht kann weiter geschlossen werden, dass für die Nacht von Donnerstag auf Freitag das gleiche Netz im Umfang vom Wochenende angedacht und dann wieder verworfen wurde. Wir vermissen hier etwas die Zwischenstufen. Es gäbe ja auch die Möglichkeit, am Donnerstag ein Nachtnetz light, also ein reduziertes Angebot zu fahren, zum Beispiel nur in der Stadt Zürich oder nur zwei Takte. Wissen wir mit Sicherheit, dass ein solches reduziertes Angebot nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte? Denn ob es für ein Nachtnetz light am Donnerstag eine Nachfrage gäbe, wissen wir nicht, solange das Angebot nicht da ist; eine Huhn-oder-Ei-Frage quasi, die im Bericht leider unbeantwortet bleibt. Wir schreiben das Postulat ab.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Das Ausgehverhalten hat sich verändert. Heute weichen viele den überfüllten Wochenend-Partys aus und nutzen den Donnerstag als Ausgehtag. Allen gemeinsam ist: Der Spass beginnt viel später in der Nacht. Entsprechend sind immer mehr Personen später in der Nacht und öfters auch am Donnerstagabend vom Ausgang auf dem Heimweg. Möglichst viele der nächtlichen Heimkehrer sollten den ÖV benützen können, eventuell richtigerweise, wenn der Allgemeinzustand nicht mehr topp genug ist, um ins Auto zu steigen. Das Nachtnetz sollte ein möglichst bedürfnisgerechtes Angebot bieten, jedoch mit einer angemessenen Wirtschaftlichkeit. Die Prüfung ergab, dass eine Angleichung an das Tagesnetz die Fahrzeiten nicht merklich verbessern würde und zudem eine Verdoppelung der Kosten in Kauf genommen werden müsste. Ebenso könnte eine Ausdehnung des Nachtnetzes auf Werkstage aufgrund der viel schwächeren Nachfrage nicht wirtschaftlich erbracht werden, auch nicht von Donnerstag auf Freitag. Das Nachtnetz soll sich daher auch künftig auf das Wochenende

und auf ausgewählte Feiertage beschränken. Die CVP-Fraktion stimmt der Beschreibung zu.

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon): Unser Zürcher Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell – da stimmen Sie mir sicher zu. Diese Erfolgsgeschichte freut uns deshalb speziell, weil einer der Väter ja auch der frühere EVP-Kantonsrat Kurt Schreiber ist, der den Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte der Wochenenden forderte. Der Kantonsrat überwies damals das Postulat 177/2000 an den Regierungsrat, und im Jahr 2002 wurde das Nachtangebot eingeführt. Seither sind die nächtlichen Fahrgastzahlen explodiert und die Nachfrage hat sich verzehnfacht. 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 in Schwung; natürlich nicht im Moment während der Corona-Zeit, aber wir machen hier ja die Politik für eine hoffentlich baldige Zeit nach Corona. Diese Verlagerung des Ausgehverhaltens in die nächtlichen Morgenstunden ruft nach häufigeren Verbindungen und nach einer besseren Erschliessung vernachlässigter Regionen.

Deshalb forderte unser überwiesenes Postulat für ein zeitgemässes Nachtnetz die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen statt der Sammel-Nachtbusse und die Angleichung des Angebotes an das Tagesnetz. Und insbesondere forderten 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 wollen nicht einfach nur von Zürich nach Hause kommen, sondern da sind viele, die auch an anderen Orten des Kantons nachts im Ausgang sind oder 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 dies hat darum auch für das Nachtnetz zu gelten, ein Nachtnetz übrigens, dass künftig mindestens auch schon am Donnerstagabend in Betrieb sein sollte.

Nun, was ist aus den Postulatsforderungen geworden? Ich beginne mit dem Lichtblick der regierungsrätlichen Antwort: Die Einsteige- und Rückfahrmöglichkeit, bis anhin ein exklusives Privileg der Stadtzürcher, gilt neu auch in Winterthur. Super, herzlichen Dank. Und weiter? Im Rest des Kantons? Im Rest des Kantons soll man auch weiterhin nicht einsteigen oder Richtung Stadt oder anderswohin fahren können. Um dies zu begründen, wird im Bericht eine Vielzahl von Bedingungen für den Ausbau genannt, die gleichzeitig erfüllt sein müssen, damit der ZVV sich bewegt: In urbanen Gebieten soll die Rückfahrmöglichkeit in stark bebauten und zusammenhängenden Siedlungen zum Bahnhof angeboten werden, falls kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, falls die Betriebsstabilität gewährleistet ist und falls am Bahnhof auch Anschlüsse möglich sind. Das sind sechs Bedingungen, mit einem Wort: Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg.

Die flächendeckende Erschliessung unsere Kantons gibt es auch weiterhin nicht. In die Nachtbusse darf man ausser in den Städten Zürich und Winterthur auch weiterhin nicht einsteigen. Die Tösstaler und die Wehntaler warten weiterhin auf die Nacht-S-Bahn. Und damit nimmt man für alle Nachtfahrten, die nicht von Zürich oder Winterthur ausgehen, auch weiterhin das Auto, mit allen ökologischen Folgen und den entsprechenden nächtlichen und alkoholbedingten Unfallgefahren.

Vor 18 Jahren gehörten wir mit unserem Nachtnetz zu den fortschrittlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Regionen. Heute müssten wir dringend nachbessern, um ein Nachtnetz für die 2020er-Jahre zu gewährleisten, das auch in Zukunft möglichst viele Menschen in unserem Kanton nachts umweltfreundlich und sicher transportiert. Wir sind erfreut über den kleinen Fortschritt der neuen Einsteige- und Rückfahrmöglichkeiten in Winterthur, aber vor allem sind wir enttäuscht über die mutlose Nachtnetz-Zukunftsstrategie der Regierung, die diesen Namen nicht verdient und die heutigen nächtlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in unserem Kanton verkennt.

Das Postulat kann aus Sicht der EVP abgeschrieben werden, nicht aber das Ziel, mit Nachdruck auf eine generelle Verbesserung der nächtlichen Vernetzung im ganzen Kanton hinzuwirken.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es hat sich einiges getan in letzter Zeit in Sachen Nachtnetz. Zum einen, das Auffälligste oder zumindest das, das man am besten gehört hat, war die Abschaffung des alten Zopfs des Zusatzfünflibers, der ja inzwischen wirklich antiquiert ist. Da ist es gut, dass man über den hinweggekommen ist. Und es macht durchaus auch Sinn, dass es zu Taktverdichtungen kommt beziehungsweise, dass diese angedacht werden. Aber besonders erfreulich ist für mich, dass die Anregung, die ich bereits 2015 in meiner Anfrage 289/2015 zur Weiterentwicklung des Nachtnetzes gemacht habe, ihre Berücksichtigung fand. Damals sprach ich zusammen mit meinem Fraktionskollegen der AL bereits die fehlenden Rückverbindungen an, dort am Beispiel der Stadt Winterthur. Leider hat es der ZVV offenbar mit der Formulierung «Stadt Winterthur» etwas sehr genau genommen und will Rückverbindungen, was mich persönlich freut, vorderhand nur in Winterthur einführen. Aber hier ist durchaus auch ein Weiterdenken erlaubt. Ich bin überzeugt, auch unter den gegebenen Bedingungen, dass man keine neuen Kurse schaffen will, dass es durchaus auch in ländlichen Regionen Möglichkeiten gibt, um Nachtbussen auch auf dem Rückweg ohne grössere zeitliche Einbussen Halte zu erlauben. Mir ist auch bewusst, dass dies je nach Linieneinführung der Nachtbusse nicht überall möglich sein wird. Aber wo möglich, soll man dies einführen.

Eine andere Anregung, die ich damals eingebracht habe, wurde leider nicht berücksichtigt. Es scheint schwierig zu sein, die Verbindungen zwischen den grösseren Städten noch besser zu koordinieren und anzuschauen. Während beispielsweise heute durchaus erfolgreich Verbindungen zwischen Winterthur und Sankt Gallen sowie Zürich und Luzern bestehen, die ich auch regelmässig benutzte, als

das Nachtnetz noch existierte, und von denen ich gesehen habe, dass sie regelmässig benutzt werden beziehungsweise beliebt sind, gibt es keine entsprechenden Nachtverbindungen beispielsweise zwischen Zürich und Bern oder Zürich und Basel. Ich bin überzeugt, ein solches Angebot würde ebenfalls Beachtung finden und wäre eine genauere Betrachtung wert.

Auch die Ausweitung des Nachtnetzes auf den Donnerstag ist durchaus ins Auge zu fassen. Damit soll nicht ein Vollausbau des Nachtnetzes gemeint sein, sondern man könnte sich ja auch ein Nachtnetz light, in welcher Variante auch immer, überlegen. Beispielsweise eine Ausweitung des Betriebs oder ein Nachtnetz, das vielleicht bis 2 Uhr geht oder bis 2.30 Uhr, und vielleicht nicht auf allen Linien, aber zumindest auf den Hauptlinien beziehungsweise dort, wo Bedarf besteht. Es ist in der Tat so, dass heute der Ausgang bereits am Donnerstag beginnt. Man kann sich auch dem anpassen, dass halt immer noch die meisten Leute am Wochenende unterwegs sind, aber man kann durchaus auch weiter überlegen und dies umsetzen. Die Alternative Liste nimmt den Ergänzungsbericht entsprechend zur Kenntnis.

Leandra Columberg (SP, Dübendorf): Die geplanten Ausbauschritte, der Ausbau des Nachtnetzes, die Abschaffung des Nachtzuschlags, das sind Schritte in die richtige Richtung. Es ist aber nötig, dass der Kanton etwas mehr Mut beweist und die wirtschaftliche Rentabilität nicht als Totschlagargument benutzt wird. Denn Mobilität bedeutet auch die Möglichkeit von sozialer Teilnahme. Deswegen müssen wir eben auch über die solidarischere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sprechen. Ein ausgebautes Nachtnetz ist möglich und auch Möglichkeiten eines Nachtnetzes unter der Woche. Auch die Menschen in der Agglomeration und auf dem Land müssen in der Nacht mobil sein können. Der öffentliche Verkehr, ausgebaut und solidarisch finanziert, soll im Zentrum der Verkehrsplanung stehen und Teil des Service public sein, besser früher als später. In diesem Sinne stimmen wir der Abschreibung des Ergänzungsberichts zu. Es braucht aber weitere Fortschritte in der ZVV-Strategie und keinen Stillstand. Besten Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP nimmt den Ergänzungsbericht dankend zur Kenntnis und wir müssen aber auch zur Kenntnis nehmen, wie gewisse Parteien nun der Regierungsrat und dem ZVV Mutlosigkeit vorwerfen. Wir sehen das nämlich nicht so. Es wurde gesagt «Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg», Hanspeter Hugentobler hat das sehr schön ausgeführt. Und er meint, es gebe doch noch viel zu tun für ein flächendeckendes Nachtnetz. Das ist doch die Frage: Brauchen wir überhaupt ein solches flächendeckendes Nachtnetz? Und ich meine, wir jammern hier auf ganz hohem Niveau. Im Gegensatz zur EVP sind wir von der FDP nämlich zufrieden mit dem Ergänzungsbericht und wir danken der Regierung auch dafür. Wir sind, erstens, zufrieden mit der Prüfung des Angebotes, das der ZVV vorgelegt hat. Wir sind zufrieden mit der Umsicht, wie der ZVV in diesen schwierigen Zeiten auch sein Angebot neu strukturiert und eben auf gewisse Extravaganzen verzichtet. Und er hat das sehr schön dargelegt, dass

es eben am Donnerstagabend nicht rentabel wäre, Nachtnetzverbindungen anzubieten. In diesem Sinne sind wir zufrieden. Wir danken der Regierung und dem ZVV und nehmen den Bericht dankend zur Kenntnis.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wie Sie hier im Saal ja selber festgestellt haben, ist das Nachtnetz zweifellos ein Erfolgsmodell. Gegenüber dem ersten Betriebsjahr 2003 kann man sagen, dass sich die Nachfrage mehr als verdreifacht hat. Ein gutes Angebot nicht nur auf den Strassen, sondern auch beim öffentlichen Verkehr, das wird also genutzt und das soll auch so sein. Das Angebot kommt nämlich bei den Benutzenden sehr gut an, auch wenn wir zurzeit – Sie kennen die Situation – kein Nachtnetz haben. Mit der im Kantonsrat verabschiedeten ZVV-Strategie haben Sie dem ZVV ja den Auftrag gegeben, das Konzept des Nachtnetzes nochmals anzuschauen und neu auszuarbeiten. Wir haben im Ergänzungsbericht aufgezeigt, warum insbesondere das Nachtnetz weiterhin nur am Wochenende angeboten werden soll. Warum ist das so, nur am Wochenende? Es ist einfach Tatsache – und das haben wir auch evaluiert –, dass die Nachfrage unter der Woche rund 70 Prozent tiefer ist, auch am Donnerstag. Und das ist einfach zu gering, um hier ein Netz anzubieten. Das Nachtnetz soll aber weiterhin gezielt und auf die Bedürfnisse der Nachtschwärmer ausgerichtet werden, daher unterscheidet es sich auch vom Tagesangebot. In Zürich und Winterthur, wo das Nachtleben sicher am meisten pulsiert, wird das Nachtnetz-Angebot deutlich verbessert. Auf einzelnen Achsen in der Stadt Zürich wird der Viertelstundentakt angeboten. Und in Winterthur kann man gar von einer Verdoppelung des Fahrplanangebotes sprechen. Aber auch die übrigen Regionen profitieren von einer besseren Vernetzung und einer höheren Angebotsqualität. Rückfahrten – bitte nehmen Sie das zur Kenntnis – sind künftig nicht nur in der Stadt Zürich und auf dem S-Bahnnetz, sondern auch in Winterthur und, wo es eben machbar und wo es sinnvoll ist, auch in der Region. Das heisst, wir beobachten selbstverständlich die Situation genau. Wir denken auch weiter. Und wenn der Bedarf ausgewiesen ist, dann spricht auch nichts dagegen, dass man entsprechend reagiert. Auch das S-Bahn-Netz kann noch erweitert werden; ich erinnere speziell an das Furttal und an das Oberland. Sie haben uns ja um diesen Ergänzungsbericht gebeten, wir haben Ihnen diesen vorgelegt. Wir haben Ihnen auch aufgezeigt, dass wir Spielraum haben und diesen auch nutzen wollen. Nur muss ich Ihnen sagen: Die wirtschaftliche Rentabilität und überhaupt die Wirtschaftlichkeit ist schon etwas, das wir gut im Auge behalten müssen. Und schauen Sie, Ihre Volkswirtschaftsdirektorin hat im Moment diesbezüglich schon Sorgen. Wir haben vorhin über das Strassennetz, über die fehlenden Einnahmen gesprochen. Ich möchte Sie aber auch darauf hinweisen, dass der öffentliche Verkehr seit Monaten ein tiefes, tiefes Loch in der Kasse verzeichnet. Und hier müssen wir aufmerksam sein und hier müssen wir auch die Zukunft entsprechend vorsichtig und umsichtig anpacken.

Sie werden das Postulat nun abschreiben, dafür danke ich Ihnen. Trotzdem erlauben Sie mir den Hinweis, dass ich das mit etwas Wehmut tue. Eigentlich haben wir mit Hochdruck und in Rekordtempo erreicht, dass Ende Jahr der Nachtzuschlag aufgehoben wird – und jetzt gibt es kein Nachtnetz, wo wir das feiern

könnten. Das tut mir weh, aber ich bin auch überzeugt: Es gibt eine Zeit nach Corona. Und ich bin überzeugt, das Nachtnetz wird hier einen Beitrag leisten und dann wieder geschätzt und genutzt werden. Vielen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Sie haben den Ergänzungsbericht zur Kenntnis genommen. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 180/2018 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.