

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002

3997

**A. Beschluss des Kantonsrates
betreffend Grundsätze über die mittel-
und langfristige Entwicklung von Angebot
und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002,

beschliesst:

I. Für die Fahrplanperioden 2005–2006 und 2007–2008 gilt:

1. Ziele:

- a) Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird bis 2008 um 15% gesteigert (Basis 2001).
- b) Das Angebot wird dort ausgebaut, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll von 73 Punkten (revidierte Basis 2000) auf 77 Punkte im Jahr 2008 erhöht werden.
- d) Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird beschränkt auf die durch die neuen Angebote erforderlichen zusätzlichen Mittel und die durch den bundesstaatlichen neuen Finanzausgleich (NFA) entstehenden Mehrbelastungen.

2. Stossrichtungen:

- a) Das Angebot wird wie folgt ausgebaut:
 1. Bei der S-Bahn sind Angebotsverbesserungen im Rahmen der 3. Teilergänzungen S-Bahn einschliesslich Winti–Thur-Bahn und des Baus einer Doppelspur im Raum Zürich/Saalsporthalle (SZU) vorgesehen. Die Kreditvorlage für die Staatsbeiträge an die dazu notwendigen Infrastrukturausbauten wird dem Kantonsrat im Frühjahr 2003 zum Beschluss unterbreitet.
 2. Auf das Fahrplanjahr 2006 ist die Inbetriebnahme der Etappe Oerlikon–Ambassador–Auzelg der Glattalbahn vorgesehen. Anträge für weitere Objektkredite erfolgen

vier Jahre vor der beabsichtigten Inbetriebnahme. Das Projekt Tramerweiterung im Raum Zürich West wird weiter vorangetrieben.

3. Die Buslinien werden auf die vorgesehenen Ausbauten der S-Bahn angepasst. Für die Weiterentwicklung des Busnetzes erarbeitet der Zürcher Verkehrsverbund ZVV eine Busvision.
 4. Das Nachtangebot wird der Nachfrage entsprechend weiter ausgebaut. Ein kostendeckender Betrieb wird angestrebt.
- b) Die Qualität der Dienstleistungen wird wie folgt verbessert:
1. Um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen, setzt sich der ZVV im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements für die wesensgerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs insbesondere an Lichtsignalanlagen sowie für weitere Busspuren ein.
 2. Durch verbundweite Verbesserung der Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter vereinfacht.
 3. In den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus werden verbundweit wirksame Massnahmen ergriffen.
- c) Der Zugang zum öffentlichen Verkehr im Betriebsgebiet der S-Bahn wird durch Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden und mit der Einführung des Electronic Ticketing erleichtert. Auf das Fahrplanjahr 2005 erfolgt eine Erhöhung der Ticketpreise verbunden mit einer Sortimentsüberprüfung.
- d) Der Kundennutzen des Verbundsystems wird unter dem Markennamen «ZVV» profiliert. Das Leistungsangebot wird engagiert und konzertiert vermarktet.
- e) Zugang und Nutzung für Personen mit einer Behinderung werden schrittweise verbessert. Neubeschaffungen insbesondere in den Bereichen Rollmaterial, Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme werden behindertengerecht sein. Für die Umrüstung von bestehendem Rollmaterial wird bis 2004 ein Programm erarbeitet.
- f) Die Stärken des öffentlichen Verkehrs im Bereich einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität werden ausgebaut.
- g) Die Produktivität der Verkehrsunternehmen wird weiter erhöht.
- h) Für Fahrleistungen gilt eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung.

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

- a) Im nationalen Bahnnetz unterstützt der ZVV die Bestrebungen für einen nachfragegerechten Einsatz der Mittel für die 2. Etappe der Bahn 2000 zur weiteren Verkürzung der Fahrzeiten und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecken auf dem Kernnetz.
- b) Im internationalen Bahnverkehr setzt sich der ZVV für leistungsfähigere und schnellere Verbindungen zu den Ballungszentren der Nachbarländer ein. Dazu gehört die zielgerichtete und zweckmässige Verwendung der für Neu- und Ausbauten vorgesehenen Gelder zur Finanzierung von Infrastrukturaufgaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) für den Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz.

III. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:

Zusammen mit den SBB setzt sich der ZVV für eine noch bessere Integration des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich in das nationale und internationale Eisenbahnnetz ein. Erste Priorität haben dabei die Hochgeschwindigkeitsverbindungen über Basel nach Deutschland und Frankreich, die Verdichtung des Non-Stop-Angebots nach Bern und Basel und die Beschleunigung der Verbindungen nach Süden.

Der langfristige Ausbau der S-Bahn orientiert sich an der S-Bahn-Vision. Deren Leitidee von kurzen Reisezeiten für alle Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich soll durch Ausbau des Viertelstundentakts, zusätzliche Direktverbindungen und Beschleunigungen in einem ersten Schritt im Rahmen der 3. Teilergänzungen zur S-Bahn Zürich umgesetzt werden. Die Chancen, die der neue Durchgangsbahnhof im Hauptbahnhof Zürich bietet, werden wahrgenommen. In Zürich wird die Erschliessung von rasch wachsenden Entwicklungsbereichen mittels Ausbau des Tramnetzes vorangetrieben.

IV. Die vorliegenden Grundsätze ersetzen den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Mai 2001.

V. Veröffentlichung von Dispositiv Ziffern I bis IV im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung eines Vorstosses

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 177/2000 betreffend Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte der Wochenende (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Einleitung

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit, der jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren festgelegt wird, Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Der Rahmenkredit stellt ein kurzfristiges Steuerungsinstrument für die jeweils kommende Fahrplanperiode dar, mit den Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich mittel- und langfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV ab. Die vorliegenden Grundsätze beziehen sich im mittelfristigen Planungshorizont auf die Fahrplanjahre 2005–2006 und 2007–2008. Der langfristige Planungshorizont beginnt 2009 und ist zeitlich nicht begrenzt.

Die vorliegenden Grundsätze bauen auf dem Controlling-Konzept des Regierungsrates auf, das hinsichtlich der Bedürfnisse des ZVV weiterentwickelt wurde mit dem Ziel, die wichtigsten Indikatoren festzulegen und daraus die zentralen Steuerelemente abzuleiten. Dazu wurden vier Unternehmensziele formuliert, die sich direkt auf das Controlling-Konzept des Regierungsrates beziehen. In einem beigefügten Strategiebericht wird ausführlich begründet, mit welchen strategischen Stossrichtungen diese Ziele erreicht werden sollen.

Der Strategiebericht orientiert sich an den verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption, die der Regierungsrat mit Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 146/1998 vom 23. Januar 2002 (Vorlage 3936) dargestellt hat. Er umfasst die Fahrplanjahre 2005–2006 und 2007–2008 und ersetzt den Strategiebericht für die Periode 2002–2006. Auf den bisherigen Zielen und Stossrichtungen aufbauend schreibt er diese fort, Änderungen erfolgen nur, wenn Anpassungen nötig oder Konkretisierungen möglich sind. Die Interessen des Kantons im nationalen und internationalen öffentlichen Personenverkehr werden neu vom ZVV vertreten, weshalb erstmals auch Aussagen zu den betreffenden Zielen und Stossrichtungen aufgenommen wurden.

Leitsatz

Die Zahl der im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich lebenden und arbeitenden Bevölkerung ist weiterhin im Steigen begriffen. Der starke Zuwachs an Arbeitsplätzen in zentrumsnahen Gebieten und die Steigerung der Bevölkerungszahlen an der Peripherie führen zu wachsenden Verkehrsströmen, die gebündelt auftreten. Das bietet dem öffentlichen Verkehr grosse und neue Marktchancen, vorausgesetzt, dass ein leistungsfähiges Angebot zur Verfügung gestellt wird. Als Folge der Nachfrageentwicklung und der attraktiven Reisezeiten bestehen aber schon heute auf verschiedenen Verbindungen Kapazitätsengpässe. Angebotsausbauten sind daher dringend, wobei jene S-Bahn-Linien im Vordergrund stehen, bei denen gezielte Verbesserungen rasch verwirklicht werden können. Gleichzeitig sind die Zubringer-netze und punktuell die Feinverteiler auf diese Angebotsausbauten anzupassen, damit auch in Zukunft kurze Umsteigezeiten gewährleistet werden können. Mit neuen Angeboten sollen insbesondere direkte Verbindungen aus den Wohnregionen in die Arbeitsplatzgebiete und Reisezeitverkürzungen für möglichst viele Kundinnen und Kunden verwirklicht werden. Für die geplanten Angebotsausbauten sind zusätzliche Mittel notwendig. Der Anstieg der Kostenunterdeckung wird insgesamt auf jene Mittel beschränkt, die durch neue Angebote und

den neuen, bundesstaatlichen Finanzausgleich erforderlich werden. Ab Fahrplanjahr 2005 ist eine Tarifierhöhung, die die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht gefährdet, vorgesehen.

Wirkungsebene

Auf der Wirkungsebene wird beurteilt, welche Verkehrsbedürfnisse bestehen und inwieweit das Verkehrsangebot den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden vermag. Einer der aussagekräftigsten Gradmesser des Erfolgs des Verkehrsangebots ist die Nachfrageentwicklung. Für die Periode bis 2008 setzt sich der ZVV das Ziel, die Nachfrage um 15% zu steigern. Diese Steigerung setzt gezielte Angebotsausbauten voraus.

Die Kundenzufriedenheit ist weiterer Massstab für die Akzeptanz des Verkehrsangebots. Hier wurde in einem anspruchsvollen Umfeld bereits ein gutes Niveau erreicht.

Eine weitere Erhöhung wird entsprechend schwieriger, umso mehr, als die Ansprüche der Kundschaft stetig steigen und Komfortfaktoren, die der motorisierte Individualverkehr bietet, zunehmend auch vom öffentlichen Verkehr erwartet werden.

Erfolgreiche Massnahmen müssen dementsprechend die Wettbewerbsvorteile des öffentlichen Verkehrs stärken und die Wettbewerbsnachteile mindestens stabilisieren. Schwerpunkte bilden das Engagement im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements, mit welchem die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden sollen. Auch die verbundweite Verbesserung der Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen sowie wirksame Massnahmen im Bereich Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus können einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Gesamtzufriedenheit leisten. Ausserdem soll der Zugang zum öffentlichen Verkehr durch Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden und der Einführung des Electronic Ticketing erleichtert werden.

Im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes, das voraussichtlich im Jahr 2004 in Kraft treten wird, sind umfangreiche Anpassungsarbeiten bei den festen und mobilen Anlagen wie auch den übrigen Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen. Erste Massnahmen wurden bereits eingeleitet, und bis 2008 werden auf verschiedenen Verbindungen behindertengerechte Verkehrsmittel eingesetzt. Der Ausbau erfolgt schrittweise mit dem Ziel, dass spätestens 2014 eine gute Grundversorgung im ganzen Kantonsgebiet gewährleistet ist.

Mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen steigt auch der Anspruch an eine der Nachhaltigkeit verpflichtete Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sind die Möglichkeiten, die dem ZVV zur Einflussnahme auf nachhaltiges Mobilitätsmanagement zur Verfügung stehen, weiter zu systematisieren.

Leistungsebene

Die Leistungsebene betrifft sämtliche Instrumente des Marketing: Angebotsgestaltung, Preisbildung, Verkauf und Kommunikation. Ein Portfolio der Regionen ermöglicht hier konkrete Aussagen zu den einzelnen Regionen. Chancen für Nachfragesteigerungen ergeben sich vor allem in den wachsenden Verkehrsmärkten im Agglomerationsgürtel und in den ländlichen Gebieten, immer unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsströme genügend konzentriert auftreten. Diese Chancen können mit folgenden Massnahmen auf der S-Bahn ausgeschöpft werden: Viertelstundentakt für grosse Gemeinden sowie alle Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich, Direktverbindungen zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten, beschleunigte Linien von den Gemeinden im Umland des Kantons Zürich und den angrenzenden Nachbarkantonen in die Zentren.

Erste Angebotsmassnahmen dieser Stossrichtungen wurden im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn festgelegt. Die hierzu notwendigen Infrastrukturausbauten sind bekannt und die Projektierungen weit fortgeschritten. Obwohl die Kostenteiler zwischen SBB und Kanton Zürich ausgehandelt sind, kann die Kreditvorlage nicht wie in der Vorlage 3830 a (Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr) geplant im Jahr 2002 dem Kantonsrat zum Beschluss unterbreitet werden. Die Gründe liegen einerseits in der im Vergleich zur SBB unterschiedlichen Auffassung in Fragen, die die Beitragsform und die Mehrwertsteuer betreffen. Andererseits wird im Rahmen der Bahnreform II des Bundes die Form der Beitragsleistungen Dritter neu geregelt. Diese Fragen sollten bis im Frühjahr 2003 geklärt sein, sodass dem Kantonsrat der Kreditantrag gestellt werden kann.

Bei der Glattalbahn ist die Inbetriebnahme der ersten Etappe auf das Fahrplanjahr 2006 vorgesehen.

Die Nachfrage im Binnenverkehr der Städte Zürich und Winterthur soll tendenziell weiter gesteigert werden, jene im Bereich der Zupendler deutlich. Dazu werden die Planungen der S-Bahn Zürich

sowie die Tram- und Busnetzerweiterungen in den Städten Zürich und Winterthur vorangetrieben. Als Ergänzung zur S-Bahn-Vision soll für den Feinverteiler ebenfalls eine mittel- bis langfristige Perspektive (Busvision) entwickelt werden.

Die für die Angebotsausbauten erforderlichen Infrastrukturinvestitionen werden durch den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert. Die Planung erfolgt im Rahmen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) des Regierungsrates und ist mit der Investitionsplanung des ZVV abgestimmt.

Auf das Fahrplanjahr 2003 wird ein Nachtangebot eingeführt, das an Wochenenden die Benützung des öffentlichen Verkehrs rund um die Uhr auf einem speziellen Nachtnetz mit koordinierten Fahrplänen erlaubt. Vorgesehen sind verschiedene S-Bahnlinien als Grobverteiler und Nachtbusse als Feinverteiler. Dabei wird ein kostendeckender Betrieb angestrebt. Ein weiterer Ausbau des Nachtangebots wird entsprechend der Nachfrage erfolgen.

Die Qualität der vernetzten Mobilität unter dem Markennamen ZVV konnte durch eine gezielte Werbekampagne erfolgreich profiliert werden. Die Profilierung hat einen beträchtlichen Beitrag zur Steigerung der Einnahmen geleistet und wird deshalb fortgesetzt. Ziel dieser Kommunikationsstrategie ist ein weiterer Zuwachs der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen und damit des Ertrags.

Finanzierungsebene

Die Finanzierungsebene beantwortet die Frage, wie das aus den Wirkungs- und Leistungszielen abzuleitende Angebot finanziert werden soll. Massgebende Zielgrösse ist die Kostenunterdeckung. Sie wird auf Grund der geplanten Angebotsausbauten in den nächsten Jahren wieder ansteigen. Die Zunahme soll dabei auf den durch die Einführung der zusätzlichen Angebote entstehenden Finanzbedarf beschränkt werden. Die übrigen Kostensteigerungen, die durch die Teuerung, die Personalkostenentwicklung, die höheren Kapitalkosten und andere nicht beeinflussbare Faktoren sowie durch die geplanten Qualitätsverbesserungen bedingt sind, können hingegen aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanziert werden.

Auf Grund des quantitativ und qualitativ verbesserten Angebotes werden sich auch die Nachfrage und der Verkehrsertrag weiterhin positiv entwickeln. Damit ein Anstieg der Staats- und Gemeindebeiträge beschränkt werden kann, ist nach einer langen Phase ohne Preiserhöhung (seit 1996) eine Tarifierung auf das Fahrplanjahr 2005 notwendig. Per 2006 wird die Einführung des Neuen Bundes-

finanzausgleichs (NFA) geplant. Für den Regionalverkehr ist eine Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen vorgesehen, welche die Rechnung des ZVV stark belasten wird.

Versorgungsträger- und Prozessebene

Die Versorgungsträgerebene befasst sich mit dem Verhältnis zwischen ZVV (strategische Angebotsplanung) und den Verkehrsunternehmen (Leistungsersteller). Auf der Prozessebene wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung betrachtet und bewertet.

Die Zusammenarbeit zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen hat sich bewährt und soll zukünftig noch weiter vertieft werden. Aufgaben, die für das ganze Verbundgebiet sinnvoll zusammengefasst werden können, sollen an ein oder mehrere marktverantwortliche Verkehrsunternehmen vergeben werden. Diese sind im betreffenden Aufgabengebiet für den ganzen Kanton zuständig.

Zu den wichtigsten Aufgaben des ZVV gehört es, dafür zu sorgen, dass die öffentlichen Verkehrsleistungen nach wirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden.

Ein Instrument dazu ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen mittels Leistungsvereinbarungen und die Einführung von Wettbewerb im öffentlichen Verkehr durch Ausschreibungen. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit Leistungsvereinbarungen, die zu namhaften Produktivitätsverbesserungen bei den Verkehrsunternehmen geführt haben, soll weiterhin primär dieser Weg beschritten werden. Auf ein periodisches Ausschreiben aller Leistungen wird verzichtet. Unternehmen mit unbefriedigendem Kosten- und/oder Qualitätsniveau verpflichten sich in einer Zielvereinbarung, ihre Leistungen zu verbessern. Nur wenn ein Abschluss nicht möglich ist oder die gesetzten Ziele nicht erreicht werden können, sollen die Leistungen ausgeschrieben werden. Wenn ein Abschluss nicht möglich ist oder die gesetzten Ziele nicht erreicht werden können, wird der Verkehrsrat über eine Ausschreibung der Leistung entscheiden. Die Sozialverträglichkeit von Leistungsausschreibungen wird mit der Festlegung von Mindestanstellungsbedingungen auf hohem Niveau gesichert.

Nationaler und internationaler öffentlicher Personenverkehr

Auf Bundesebene wird die zweite Etappe von Bahn 2000 vorbereitet. Sie soll bestehende und absehbare Kapazitätsengpässe abbauen und die Fahrzeiten weiter verkürzen. Der ZVV setzt sich sowohl für Angebotsverbesserungen zu den wichtigsten Schweizer Städten wie auch für Infrastrukturmassnahmen auf den Strecken Zürich–Winterthur und Zürich–Basel ein.

Im internationalen Verkehr sollen die grossen Metropolen im Einzugsbereich von vier Stunden wie Paris, Frankfurt und Mailand längerfristig im Stundentakt, die übrigen Zentren wie München, Stuttgart oder Lyon zweistündlich und möglichst umsteigefrei erreichbar werden. Für weiter entfernt liegende Zentren werden Direktzüge oder gute Umsteigeverbindungen angestrebt. Der ZVV setzt sich im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft für den Anschluss der Schweiz ans Europäische Eisenbahnhochleistungsnetz für diese Ziele ein.

Langfristige Entwicklung des Angebots

In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird der Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich um 15 bis 20% wachsen. Damit der öffentliche Verkehr den angestrebten Teil des absoluten Verkehrszuwachses langfristig übernehmen kann, muss sein Rückgrat – das S-Bahn-System – über die Ausbauten im Rahmen der 3. Teilergänzungen hinaus gestärkt werden. Entsprechende Perspektiven zeigt die in Zusammenarbeit mit der SBB AG entstandene S-Bahn-Vision auf. Der neue Durchgangsbahnhof im Zentrum von Zürich bietet ab dem Jahr 2012 zusätzliche Entwicklungschancen für die S-Bahn: Neben der Verkürzung der Fahrzeiten durch das Wegfallen der Spitzkehre im Hauptbahnhof werden neue Durchbindungen (z. B. Knonaueramt/Limmatal–Zürich Nord) und Angebotsverdichtungen vor allem in Richtung Zürcher Unterland angestrebt. Der ZVV wird die Planungsarbeiten für diesen Ausbauschritt zusammen mit der SBB AG weiter vorantreiben und konkretisieren. Der provisorische S-Bahn-Bahnhof Sihlpost fällt ab 2012 weg.

Das Arbeitsplatzwachstum in der Stadt Zürich, im Limmattal und im mittleren Glattal führt zu weiter anschwellenden Verkehrsströmen. Verschiedene Buslinien erreichen mittelfristig die Kapazitätsgrenze. Weitere Kapazitätsausbauten sind nur durch den Wechsel zu einem tram- oder stadtbahnähnlichen Verkehrsmittel möglich. Neue Tram- oder Stadtbahnlinien müssen auf das bestehende Netz abgestimmt werden, damit die Fahrgäste umsteigefrei an ihre Arbeitsplätze gelangen können.

Als Leitplanken für die weitere Entwicklung sind Netzvisionen notwendig, welche über das Gebiet der Stadt Zürich hinausgehen. Die für diese neuen Linien notwendigen Trasseen müssen in der Richtplanung gesichert werden.

2. Abschreibung eines Postulats

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 4. Dezember 2000 folgendes von Kantonsrat Kurt Schreiber, Wädenswil, am 8. Mai 2000 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit SBB und dem ZVV die Möglichkeit der Einführung von stündlichen Verbindungen bis morgens 4.00 Uhr auf dem Netz der Zürcher S-Bahn zu prüfen. Gleichzeitig sollen in den wichtigsten Agglomerationsgemeinden Busverbindungen in die Quartiere angeboten werden. Für diese Angebote wären die normalen ZVV-Billette anwendbar, wobei ein bescheidener Zuschlag im heutigen Rahmen durchaus verantwortet werden kann. Die Einführung wäre, wenn möglich, auf Fahrplanwechsel 2001 vorzusehen.

Mit der Einführung eines Nachtangebots auf das Fahrplanjahr 2003 wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs an Wochenenden rund um die Uhr auf einem speziellen Nachtnetz mit verschiedenen S-Bahn-Linien als Grobverteiler und Nachtbussen als Feinverteiler ermöglicht. Damit sind die Forderungen des Postulates KR-Nr. 177/2000 vollumfänglich erfüllt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 177/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Buschor	Husi