

**POSTULAT** von Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)

betreffend die Bereitstellung von 24 Mio Franken aus bestehenden Fondsmitteln für ein Beschleunigungsprogramm des öffentlichen Verkehrs auf Stassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003

---

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Durchführung eines Beschleunigungsprogramms für den Öffentlichen Verkehr auf Staatsstrassen (Regional- und Ortsbusse) für die Periode 1998 bis 2003 (mittelfristige Angebotsentwicklung) insgesamt 24 Mio. Franken zu gleichen Teilen aus dem Strassenfonds und dem Verkehrsfonds bereitzustellen. Die Mittel sollen möglichst gleichmässig auf die 6 Jahre verteilt und durch Umlagerung aus bestehenden Fondsmitteln bereitgestellt werden.

Peter Stirnemann  
Reto Cavegn

Begründung:

Die Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs durch Störungs- und Staubereiche auf den Staats- und Durchgangsstrassen verlängern die Reisezeiten, verschlechtern die Zuverlässigkeit und verursachen externe Kosten, die mit der eigentlichen Beförderungsleistung nichts zu tun haben.

Da die Kostenunterdeckung gemäss den Grundsätzen des Kantonsrates für die mittelfristige Angebotsentwicklung bis ins Jahr 2003 real auf dem Niveau 1996 plafoniert werden soll, sehen sich die Transportunternehmen wegen der steigenden Tendenz der Behinderungen und den damit verbundenen Mehraufwendungen unter Umständen gezwungen, zur Kompensation Fahrplanleistungen zu reduzieren. Lange Reisezeiten, unzuverlässige Fahrpläne und Anschlüsse können die in letzter Zeit neu gewonnenen Fahrgäste wieder vom ÖV abwandern lassen.

Die regionalen und Ortsbusbetriebe können ihre Erschliessungsaufgabe und Zubringerfunktion zur S-Bahn nur noch mangelhaft erfüllen. Die Attraktivität des öffentlichen Ver-

kehrsystems als Ganzes ist gefährdet, die Wirkung der zweiten Teilergänzung der S-Bahn in Frage gestellt.

Im Luftprogramm LP 96 ist vorgesehen mit einem sogenannten Verkehrsmanagement die Verkehrsbedingungen des öffentlichen und individuellen Verkehrs zu verbessern.

Die Behinderungsstellen des öffentlichen Verkehrs vorab im Limmattal, mittleren und oberen Glattal sind bekannt. Mit der Sanierung kann begonnen werden, wobei die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr berücksichtigt werden müssen.

Da ein Teil der Sanierungsmassnahmen allein dem Busverkehr zugute kommt (eigene zusätzliche Fahrbahnen), der andere Teil auch den allgemeinen Strassenverkehrsablauf betrifft (Verkehrsregelungsanlagen, Verkehrsregime) sind die Mittel sowohl aus dem Verkehrsfonds als auch aus dem Strassenfonds zu entnehmen. Die Massnahmen, die auch den MIV betreffen, sind in das Strassenbauprogramm aufzunehmen.