



Kantonsrat Willy Germann bezeichnet die Initiative aufgrund ihrer terminlichen Forderung als Luftschloss.

Initiant Sandro Turcati zweifelt an den terminlichen Verheissungen des Regierungsrates. Bilder: Heinz Diener

«Ich wette mit Ihnen eine Kiste Wein...»

Die Volksinitiative, mit der bis 2012 ein halbstündlicher Betrieb auf allen Linien der Zürcher S-Bahn verlangt wird, betrachtet der Winterthurer Kantonsrat Willy Germann als Zwängerei. Initiant Sandro Turcati seinerseits misstraut dem Gegenvorschlag.

Herr Germann, ist das Anliegen, dass die Bahnen überall halbstündlich verkehren sollen, nicht unterstützungswürdig?

Willy Germann: Doch, natürlich. Deshalb hat der Kantonsrat ja auch einhellig dem Gegenvorschlag zugestimmt, der bis im Jahr 2018 eine schrittweise Einführung des generellen Halbstundentakts vorsieht. Innerhalb von drei

Jahren jedoch, wie von der Initiative verlangt, ist das nicht möglich. Wenn ich nur schon an die Planung all der nötigen baulichen Massnahmen denke und an die komplizierten Bewilligungs- und Rekursverfahren! Die Initiative ist ein Luftschloss.

Sandro Turcati: Am Gegenvorschlag zu unserer Initiative gibts tatsächlich nichts auszusetzen. Ausser dass eben der ein Luftschloss ist. Gemäss diesem Konzept muss zuerst der Korridor Zürich-Winterthur ausgebaut werden, bevor auf der Stammheimer und der Tösstallinie der Halbstundentakt eingeführt werden kann. Der Ausbau Zürich-Winterthur ist aber politisch noch längst nicht beschlossen, geschweige denn finanziell gesichert. Für den Gegenvorschlag ist ja mit Kosten von einer halben Milliarde zu rechnen. So versteht sich denn unsere Initiative als Zwischenlösung, damit überhaupt mal etwas geschieht. Sollte sie abgelehnt werden, was ich nicht hoffe, wette ich mit Ihnen, Herr Germann, eine Kiste Wein, dass das Stammertal und das Tösstal im Jahr 2018 den Halbstundentakt noch nicht haben!

Germann: Reduzieren wir die Wette auf eine Flasche! Mir ist bewusst, dass 2018 sehr ambitiös ist. Der Ausbau Zürich-Winterthur hängt nämlich auch vom Bund ab, der die Agglomerationen Zürich und Winterthur mit ihren Problemen des öffentlichen Verkehrs bisher stark vernachlässigt hat. Wenn der Bund weiterhin bremst, verliere ich wenigstens nur eine Flasche. Wird die Initiative angenommen, sendet sie ein verheerendes Signal nach Bern. Nämlich: Auch den Zürchern sind die Randregionen wichtiger als ihre Engpässe. Immerhin ist zu sagen, dass sich die Stimmberechtigten in aller Regel positiv zu sinnvollen Projekten des öffentlichen Verkehrs äussern.

Der Regierungsrat begründet seine Ablehnungsempfehlung auch mit den Kosten. Herr Turcati, lohnt es sich,

55 Millionen Franken in Infrastrukturausbauten zu investieren, die später, wenn der Gegenvorschlag realisiert wird, nicht mehr nötig sind?

Turcati: Da verbreitet der Regierungsrat Falschinformationen. Es ist doch gar nicht nötig, dass alle Bahnstationen auf den höchsten Perfektionsstand ausgebaut werden müssen. So sind Un-

17. MAI

terführungen absolut nicht zwingend. Das zeigen zum Beispiel die SBB-Stationen Seon und Courfaivre, und so können dereinst auch die Stationen Bauma und Fischenthal aussehen. Die Initiative kann durchaus kostenbewusst umgesetzt werden.

Germann: Neben den Infrastruktursind vor allem die Betriebskosten im Auge zu behalten. Ein dichter Fahrplan, das bedeutet mehr Rollmaterial und höhere Personalkosten. Zusätzliche Züge im Tösstal, auf der Stammheimer Linie sowie zwischen Eglisau

«Das Geld geben wir gescheiter für die Strecken mit hoher Nachfrage aus»

Willy Germann, Gegner der Initiative

und Zweideln würden praktisch leer in der Gegend herumfahren. Das bindet Geld, das wir gescheiter für die dringenden Ausbauten auf den Strecken mit starker Nachfrage ausgeben.

Turcati: Die Regierung hat im Jahr 2006 den Mehraufwand – ohne Berücksichtigung von Mehrerträgen – auf 16 Millionen Franken pro Jahr berechnet. Das kann der ZVV mit seinem

Jahresbudget von fast 800 Millionen Franken aus der Portokasse bezahlen.

Herr Germann, Sie zweifeln, ob eine Nachfrage nach zusätzlichen Zügen besteht?

Germann: Ich gönne ja sicher auch der Bevölkerung an der Stammheimer und der Tösstallinie gute Bahnverbindungen. Aber diese müssen auf den übergeordneten Bahnverkehr abgestimmt sein, für den noch Ausbauten nötig sind. Also müssen wir die Prioritäten richtig setzen. In vielen Zügen zwischen Zürich und Winterthur hats Leute, die stehen müssen, darunter wohl auch Reisende aus Stammheim und Steg. Winterthur ist bald der schlimmste Engpass des ganzen Bahnnetzes der Schweiz. Da müssen wir zuerst für Verbesserungen sorgen!

Turcati: Das eine braucht ja das andere nicht auszuschliessen. Immerhin ist festzuhalten, dass auch die Bewohner der Städte und der Agglomerationen von unserer Initiative profitieren können. Und zwar in zweierlei Hinsicht. Erstens stehen ihnen mehr Züge zur Verfügung, wenn sie einen Ausflug aufs Land – zum Beispiel ins Tösstaler Wandergebiet – unternehmen wollen. Und zweitens kommt es ihnen zugute, wenn die Pendler vom Land mit dem Zug zur Arbeit fahren, statt mit ihren Autos die Strassen zu verstopfen und die Luft zu verpesten.

Germann: Vorsicht, wenn Sie mit den Pendlern argumentieren! Mehr Züge und attraktive Verbindungen – das wird schnell einmal den Siedlungsdruck auf die Randregionen erhöhen. Noch mehr Einwohner in den Randregionen, das heisst aber erfahrungsgemäss vor allem mehr Pendler auf der Strasse, jedenfalls solange das Autofahren so billig ist wie heute noch.

Schimmert da, Herr Turcati, nicht auch der Vorwurf durch, Ihre Initiative würde eine ökologisch bedenkliche Zersiedelung des Landes fördern?

Turcati: Ich habe ja nichts dagegen, wenn unsere Initiative eine breite Wirkung entfalten kann! Aber die Siedlungsentwicklung wird sie nicht steuern können. Das ist Sache der Politik. Da haben Sie, Herr Germann, als Kantonsrat bei der Festsetzung der Richtpläne mehr Einfluss. Die Initia-

«Die Initiative sorgt als Zwischenlösung dafür, dass überhaupt mal etwas geschieht»

Sandro Turcati, Befürworter der Initiative

tive verbessert die Erschliessung von bereits bewohnten Gebieten, sodass die Leute dort den Zug nehmen können und nicht mehr aufs Auto angewiesen sind.

Germann: Ich befürworte sehr, dass Siedlungs- und Verkehrsplanung Hand in Hand erfolgen. Die Revision der Siedlungsplanung beginnt jetzt. Sie kann mit der Umsetzung des Gegenvorschlags koordiniert werden. Dieser beruht auf einer gründlich durchdachten, gesamtheitlichen Strategie. Da wird von der Abstimmung auf den Fernverkehr bis zur Feinerschliessung mit dem Postauto alles berücksichtigt. In der Verkehrspolitik kommt man nicht umhin, in Zusammenhängen zu denken. Alles ist durch subtile Anschlüsse verkettet. Angesichts dieses Gefüges erscheint die Initiative als Zwängerei.

Turcati: Ich wehre mich gegen das Wort Zwängerei. Sicher, wir können nicht mit dem perfekten Wurf aufwarten, der dem ZVV vorschwebt. Wir fordern nicht den reinen Halbstundentakt, sondern akzeptieren auch Hinke-taktlösungen. Die Initiative verlangt nicht zwei Züge zu jeder Stunde von 6 bis 24 Uhr an allen Tagen, sondern zumindest in den Hauptverkehrszeiten. Aber uns ist der Spatz in der Hand lieber als die ZVV-Taube auf dem Dach.

GESPRÄCHSLEITUNG: DANIEL LÜTHI

DIE KONTRAHENTEN DES STREITGESPRÄCHS

Willy Germann

Geboren 1947, Lehrer und Autor, wohnhaft in Winterthur. Seit 1991 als Vertreter der CVP Mitglied des Kantonsrats, seit 1999 Mitglied der Kantonsratskommission Energie, Verkehr und Umwelt KEVU.

Sandro Turcati

Geboren 1968, Verkehrsplaner, in privater Firma angestellt, wohnhaft in Wila. Präsident der Interessengemeinschaft Tösstallinie, Präsident des Initiativkomitees «Halbstündliche S-Bahn für alle».