



Hart in der Sache, freundlich im Ton: Sandro Turcati (links) und Gerhard Fischer im Streitgespräch auf der NZZ-Redaktion.

CHRISTIAN BEUTLER

Kantonale Volksabstimmung vom 17. Mai

Ein Bären dienst an der S-Bahn oder eine sinnvolle Zwischenlösung?

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» entzweit die Verfechter des öffentlichen Verkehrs

Ist der flächendeckende Halbstundentakt der S-Bahn bis in drei Jahren, wie ihn die Initianten fordern, machbar und sinnvoll? Ist die Einführung bis 2018, wie offiziell vorgesehen, realistisch? Zwei überzeugte Befürworter des öffentlichen Verkehrs aus dem Zürcher Oberland, Mitinitiant Sandro Turcati und EVP-Kantonsrat Gerhard Fischer, sind völlig geteilter Meinung.

Mit der Initiative, die am 17. Mai zur Abstimmung kommt, wird die baldige Verdichtung des S-Bahn-Fahrplans auf dem Land gefordert. Da müssten Sie, Herr Fischer, doch begeistert zustimmen?

Gerhard Fischer: Ich bin durchaus begeistert, wenn der öffentliche Verkehr (öV) rasch ausgebaut wird. Aber es bringt nichts, wenn man etwas durchdrücken will, das in der geforderten Frist gar nicht möglich ist. In den nächsten drei Jahren passiert wegen der langwierigen Bewilligungsverfahren nichts.

Die Initiative hat eine Angebotsverordnung gefördert, die den Halbstundentakt bis 2018 für fast alle bringt. Warum, Herr Turcati, wurde sie dennoch nicht zurückgezogen?

Sandro Turcati: Der Gegenvorschlag von Regierung und Kantonsrat basiert auf der 4. Teilergänzung der S-Bahn. Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Strecke zwischen Zürich und Winterthur. Das liegt in der Kompetenz des Bundes, der das Vorhaben noch nicht eingeleitet hat. Die 4. Teilergänzung ist bis heute ein Versprechen, ein Antrag der Regierung liegt noch nicht vor. Unter diesen Voraussetzungen ist es äusserst fraglich, dass der Gegenvorschlag in nützlicher Frist zum Tragen kommt. Es wird sicher später als 2018. Von den SBB wissen wir, dass es mindestens bis 2025 dauert. Wir wollen, bis es so weit ist, dass ein minimales Angebot der S-Bahn auf dem Land mit halbständlicher Bedienung realisiert wird.

Fischer: Das stimmt so nicht. Die Verträge für den Ausbau Zürich-Winterthur sind da, und sie werden nächstens unterschrieben. Ich habe mich bei den SBB und beim ZVV versichert. Man will das nicht in der ganzen Schweiz breitschlagen, sonst entsteht nur ein Anti-Zürich-Reflex.

Warum ist es dem VöV nicht gelungen, in dieser Frage verbindliche Zusagen zu erwirken?

Fischer: Wir haben uns wiederholt für den Ausbau Zürich-Winterthur eingesetzt. Aber natürlich warten schweizweit noch verschiedene Projekte, die unbedingt und sofort realisiert werden sollten. Es gibt, das kann ich hier sagen, ein Versprechen des Bundes, dass Zürich zuerst dran kommt. Man will das nicht an die grosse Glocke hängen, aber es ist so.

Turcati: Das ist genau der Punkt: Es liegen sehr viele Versprechen vor. Aber konkrete Zusicherungen gibt es nicht.

Fischer: Doch, die gibt es.

Turcati: Nein, die gibt es weder vom Bund noch vom Kanton. Oder dann müssen Sie mir diese vorweisen.

Fischer: Das kann ich nicht, aber in Kürze ist mit Zusagen zu rechnen.

Turcati: Warum liegt kein Antrag der Regierung für die 4. Teilergänzung auf dem Tisch? Warum hat man mit der Volksabstimmung nicht gewartet, bis diese Grundlagen da sind? Niemand kennt heute den genauen Zeitplan, aber es wird Verzögerungen geben.

Fischer: Gemäss Aussagen aus dem ZVV ist das Projekt für den Ausbau Zürich-Winterthur ausgearbeitet. Das kann man aus der Schublade nehmen, und es geht los.

Die Gesprächsteilnehmer

Sandro Turcati ist Verkehrsplaner und arbeitet in einem grossen Zürcher Ingenieurbüro. Der 41-Jährige wohnt in Wila, ist Präsident des Initiativkomitees «Halbstündliche S-Bahn für alle» und steht der «Interessengemeinschaft Tösstalllinie» vor.

Gerhard Fischer gehört seit 12 Jahren für die EVP dem Kantonsrat an. Der 58-jährige Bio-bauer lebt in Bäretswil und präsidiert den «Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich» (VöV ZH). 2010 wird er zum Präsidenten des Kantonsparlaments gewählt.

Turcati: Das glaube ich Ihnen sofort. Aber es gibt keinen Beschluss, um es zu realisieren. Ein Projekt in der Schublade bringt nichts. Das Initiativkomitee ist nicht gegen die 4. Teilergänzung der S-Bahn und den Ausbau Zürich-Winterthur. Aber wir wollen verhindern, dass man die Hände in den Schoos legt und auf dem Land bei der S-Bahn nichts passiert. Es braucht eine Zwischenstufe, bis das langfristige Konzept realisiert wird.

«Nicht überall ist die Schiene ideal»

Besteht die Gefahr, dass ein Ja zur Initiative die 4. Teilergänzung der S-Bahn gefährden könnte?

Fischer: Mit der Initiative erweist man dem Ausbau der S-Bahn auf dem Land einen Bären dienst. Wenn man, wie das die Initianten wollen, einen Hinketakt im Tösstal einrichtet, braucht es Investitionen, die später zum Teil für die Katz sind. Vielleicht heisst es danach, nun müsse man halt mit der halbhatzigen Lösung leben. Das Geld ist dann ausgegeben. Aber die 4. Teilergänzung kommt. Mit der Angebotsverordnung haben alle Parteien ihrem Ziel zugestimmt.

Turcati: Im jetzigen Planungsstand kostet die 4. Teilergänzung ungefähr eine halbe Milliarde Franken. Die Regierung behauptet, dass die Umsetzung der Initiative zusätzliche Investitionen von rund 50 Millionen Franken verursacht. Selbst wenn das stimmen würde, ginge es um 10 Prozent der Gesamtkosten. Aber es trifft gar nicht zu. Die Initiative ist technisch sofort umsetzbar, ohne dass man die Bahninfrastruktur ausbauen muss. Der Preis dafür ist allerdings, dass der saubere Halbstundentakt nicht überall im Kanton gewährt werden kann.

Fischer: Es wird immer behauptet, ein Hinketakt im Tösstal sei ohne weiteres machbar. Aber man müsste den Bahnhof Wald anpassen, und dort wäre eine Unterführung nötig. Der Bund gibt sonst keine Betriebsbewilligung.

Turcati: Das stimmt nachweislich nicht.

Fischer: Doch, das stimmt. Ich habe mir das nochmals von den SBB versichern lassen. Es gäbe dafür im Übrigen auch keine Bundesbeiträge.

Turcati: Ich bin erstaunt, dass Sie die SBB als Quelle zitieren. Die Bundesbahnen haben in den letzten Jahren mehrere Bahnhöfe ohne Unterführung zu Kreuzungsstationen ausgebaut: zum Bei-

spiel Courgenay im Jura oder Seon im Aargau. Diese Projekte der SBB sind bewilligt worden, sie wurden realisiert, man kann sie besichtigen. Ich wehre mich gegen das Argument, in Wald sei eine Unterführung zwingend nötig.

Fischer: Sie können nicht mit dem vergleichen, was bereits gemacht worden ist.

Turcati: Warum hat man dann Courgenay und Seon gebaut?

Fischer: Das mag so gewesen sein. Aber wir müssen schauen, was heute gilt.

Die Initianten verlangen das gleiche Recht auf Versorgung mit der S-Bahn für alle. Ist ein weniger dichter Fahrplan nicht ein Preis dafür, dass man in einer ländlichen, intakten Region lebt?

Turcati: Nein, eine schlechte Verkehrerschliessung im oberen Tösstal oder in anderen Gebieten ist kein Vorteil. Das führt dazu, dass viele Leute auf das Auto angewiesen sind. Wo es ein halbstündliches Angebot gibt, spielt eher die freie Wahl des Verkehrsmittels. Da der Zug in einer Vollkostenrechnung günstiger ist, entscheiden sich dann viele Pendler für die S-Bahn.

Fischer: Die Erschliessung ist sicher nicht überall optimal. Aber mit der 4. Teilergänzung wird sie sehr gut. Dann gibt es auch im Tösstal nicht nur einen Hinketakt, sondern einen richtigen Halbstundentakt. Die Bemühung in der Politik ist es, die Agglomerationen besser zu erschliessen. Man will die Zersiedelung nicht noch mehr fördern. Etwas muss man klar sehen: Auf dem Land ist nicht nur die Schiene ideal. Oft ist der Bus die günstigere und sogar vorteilhaftere Lösung. Die Feinerschliessung ist besser, und er verkehrt in einem schnellen Takt.

Turcati: Ich weigere mich, das ÖV-Angebot auf dem Land mit jenem in den Agglomerationen gegeneinander auszuspielen.

Fischer: Damit bin ich einverstanden.

Turcati: Wir sind beide für den Ausbau des öV. Es braucht ein gutes Angebot in den Agglomerationen und in den Städten, aber wir brauchen es ebenso auf dem Land. Wir sind überzeugt, dass die Initiative die Zersiedelung nicht fördert, sondern hemmt. Die Ursache der Zersiedelung liegt in den Einzonungen. Indem man das S-Bahn-Angebot auf dem Land verstärkt, erzeugt man eine Verdichtung nach innen im Umfeld der Bahnstationen. Wo die S-Bahn nicht oder nur selten fährt, findet eine Zersiedelung entlang der Strassen statt. Gerade unsere Initiative kann diese Entwicklung auf dem Land eindämmen.

«Wir warten nicht mehr 25 Jahre»

Was würde es bedeuten, Herr Fischer, wenn die Initiative angenommen würde?

Fischer: Die Frist von drei Jahren für den flächendeckenden Halbstundentakt würde auf jeden Fall nicht reichen, nicht einmal fünf Jahre würden es. Man müsste zuerst ein Projekt ausarbeiten, das würde Zeit beanspruchen, und man müsste mit einem Kredit in den Kantonsrat.

Schiessen Sie, Herr Turcati, falls die Initiative deutlich abgelehnt wird, nicht ein Eigentor?

Turcati: Nein, wir haben den Gegenvorschlag von Anfang an unterstützt. Er bringt für den öV eine Verbesserung, und er ist unbestritten. Wir erweisen mit der Initiative dem Anliegen keinen Bären dienst. Die Angebotsverordnung ist ja beschlossen. Wird die Initiative abgelehnt, was ich nicht erwarte, dann vertraut das Volk der Regierung und dem Parlament, dass der Halbstundentakt bis 2018 flächendeckend eingeführt wird. Unsere Aufgabe wäre dann, zu überwachen, dass Schritte in diese Richtung unternommen werden. Wir warten nicht mehr 25 Jahre.

Interview: sho.

Die Position der NZZ

zz. Mit der Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» soll bis in drei Jahren auf sämtlichen Streckenabschnitten der Zürcher S-Bahn ein verdichteter Taktfahrplan eingeführt werden. Die NZZ empfiehlt ein Nein. Das Anliegen der Initianten ist unbestritten, inzwischen in der Angebotsverordnung zum öffentlichen Verkehr verankert und soll bis 2018 verwirklicht werden. Eine forcierte Umsetzung könnte Investitionen erzwingen, die später mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn teilweise wertlos würden.