

«Sie sind stur» – «Nein, ich kämpfe für Randregionen»

Eine Volksinitiative will bis 2012 auf allen Zürcher S-Bahn-Linien den 30-Minuten-Takt einführen. Der Grüne Urs Hans steht hinter der Idee – der Grünliberale Thomas Maier bekämpft sie.

Das Streitgespräch moderierten Roger Keller und Stefan Häne

Herr Maier, Sie wohnen in Dübendorf, wo es stündlich acht Verbindungen nach Zürich gibt. Im Tössal gibt es teilweise nur eine. Ist es die Arroganz der Besitzenden, dass Sie Ihrem Kantonsratskollegen Urs Hans nicht einmal den Halbstundentakt gönnen?

Thomas Maier: Nein. In Zürichs Agglomeration wohnen viel mehr Menschen als im Tössal, weshalb in Gemeinden wie Dübendorf auch die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr (ÖV) grösser ist. Zudem ist es nicht so, dass das Tössal nur mit der Initiative zu einem Halbstundentakt kommt. Der Kantonsrat hat im Januar einen indirekten Gegenvorschlag beschlossen, der den 30-Minuten-Takt anders als die Initiative in Abstimmung mit nationalen Ausbauprojekten und zeitlich gestaffelt bis etwa 2018 bringt. Auch der Zürcher Verkehrsverbund steht dahinter. **Urs Hans:** Wir haben den Zeithorizont absichtlich eng abgesteckt: Bis 2012 sollen alle Gebiete im Kanton Zürich halbständig an die S-Bahn angebunden sein. Der Gegenvorschlag ist nicht seriös. Er lässt der Regierung die Möglichkeit offen, die nötigen Investitionen zu verschleppen. Davor graut mir.

Weshalb sollte die Regierung dies tun?

Hans: Das Tössal ist eine klassische Randregion. Die Regierung behauptet, die

Nachfrage für mehr S-Bahn-Verbindungen existiere dort nicht. Diese Aussage ist irreführend. Es ist klar, dass es nur wenig attraktiv ist, in einer Region zu wohnen, wo abends keine Züge mehr fahren oder morgens die S-Bahn eben losgefahren ist, wenn man mit dem Bus beim Bahnhof ankommt. Wenn ein gutes Angebot existiert, gibt es auch eine Nachfrage.

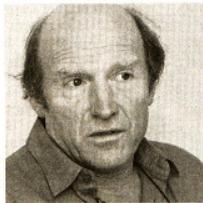
Maier: Niemand behauptet, die Nachfrage im Tössal sei nicht vorhanden. Fakt ist jedoch, dass sie deutlich kleiner ist. Ich verstehe nicht, weshalb Sie und Ihre Mitstreiter die Initiative nicht zurückzulegen haben. Jedes Initiativkomitee würde sich glücklich schätzen über einen solchen Gegenvorschlag: Die Zahl der halbständig erschlossenen S-Bahn-Stationen wird bis 2018 von 163 auf 173 steigen. Das sind 98 Prozent aller Stationen im Kanton Zürich. Zudem würden nicht – wie mit der Initiative – 55 Millionen Franken investiert, die längerfristig nicht mehr nutzbar wären.

Hans: Diese Zahl dient nur dazu, das Volk abzuschrecken – ein Killerargument. Wir wollen vor allem ein gutes Angebot, das sich schnell und mit deutlich weniger als 55 Millionen Franken realisieren lässt.

Wie soll diese kostengünstige Lösung denn aussehen?

Hans: Mit gutem Willen lässt sich alles

machen. Eine kostengünstige Lösung muss möglich sein. Man könnte zwischen Bauma und Rütli zum Beispiel ohne weiteres einen unregelmässigen Halbstundentakt, also einen Hinketak, einführen und den Bahnhof Wald für die nötigen Zugkreuzungen mit einer provisorischen



«Es ist arrogant zu behaupten, ein Stundentakt genüge für Randregionen wie das Tössal.»

KANTONS RAT URS HANS

Überführung aus Holz herrichten. Das genügt und bringt der Region etwas.

Maier: Das klingt nicht sehr überzeugend. Abgesehen davon, ist es nicht matchescheidend, ob die Umsetzung der Initiative letztlich 55 oder 60 Millionen Franken kostet. Auch wir Grünliberalen wollen einen möglichst hohen Anteil an ÖV, gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen. Nur: Gleichzeitig müssen wir mit dem Geld massvoll haushalten. Der Kanton steht finanziell vor schwierigen Zeiten. Wir müssen somit investieren, wo etwa Engpässe bestehen, wie beim Bahnhof Stadelhofen.

Hans: Aber nicht auf Kosten der Randregionen! Und wir glauben einfach nicht daran, dass der Halbstundentakt im Tössal 2018 kommt. Das kann sich – beispielsweise durch Rekurse bei einem Linienausbau in Tann-Dürnten – noch lange verzögern.

Maier: Man kann nicht immer möglichst schnell alles haben. Auch ich wünsche mir zum Beispiel, dass die S 15 möglichst bald in Dübendorf hält.

Hans: Sie sind der Letzte, der sich beklagen darf. Dübendorf hat bereits sehr gute S-Bahn-Verbindungen.

Maier: Es macht ökologisch keinen Sinn, Busse und S-Bahn-Linien mit bloss 5 bis 10 Prozent Auslastung auszubauen.

Herr Maier, Sie sprechen so, als wären Sie seit Anbeginn ein Gegner der Initiative gewesen. Doch Sie und Ihre Partei sind umgestiegen. Haben Sie Angst vor einer Abstimmungs-Dezision?

Maier: Nein. Die Grünliberalen fassen ihre Parolen nicht, indem sie mit einem Auge auf ihre Siegeschancen schielen. Wir haben die Initiative anfänglich unterstützt, weil sie entscheidenden Druck aufgebaut hat: Sie hat die Regierung und den Kantonsrat dazu gebracht, den Gegenvorschlag zu beschliessen; dieser setzt ein starkes und glaubwürdiges Zeichen für den ÖV und kommt zudem ohne Fehlinvestitionen von 55 Millionen Franken für die Umsetzung der Initiative aus.

Wollen sich die Grünliberalen mit Blick auf die Wahljahre 2010 und 2011 bewusst von den Grünen abgrenzen?

Maier: Auch diese Vermutung ist falsch. Die Nein-Parole zur Initiative ist uns nicht

leicht gefallen. Der Gegenvorschlag erfüllt aber die Forderungen der Initiative im Wesentlichen. Einen teuren Abstimmungskampf zu führen, ist deshalb unsinnig. Sie sind stur, Herr Hans.

Hans: Nein, das bin ich nicht. Ich kämpfe für die Randregionen, die ich an Zürich und

die Agglomeration anbinden will. Es ist arrogant zu behaupten, ein Stundentakt genüge für uns. Wir leben nicht in einem Homeland! Die bestehende Kapazität auf der Tössallinie wird bei weitem nicht ausgeschöpft. Hier liegt totes Kapital. Zudem sind die Busverbindungen zum Teil nicht auf die S-Bahn-Anschlüsse abgestimmt. Es existiert beim öffentlichen Verkehr keine vernünftige Verbindung vom Hinterburgau ins Zürcher Oberland. Folglich kommen alle mit dem Auto – ein ökologischer Nonens.

Maier: Sie jammern auf sehr hohem Niveau. Ein Bahntrasse, auf dem jede Stunde ein Zug fährt, ist nicht schlecht genutzt. Und vergessen Sie nicht: Der Kanton Zürich hat im kantonalen und internationalen Vergleich ein hervorragendes ÖV-Angebot.

Hans: Ich jammere nicht, ich verlange nur, dass unsere Initiative umgesetzt wird (lacht). Das Tössal darf nicht vergammeln.

Sie sprechen immer nur vom Tössal, Herr Hans. Glauben Sie, das Stimmvolk überzeugen zu können, wenn Sie derart offensichtliche Partikularinteressen verfolgen?

Hans: Ich gebe zu: Ich bin in dieser Sache ein starker Regionalvertreter. Ich bin überzeugt, dass das Stimmvolk unseren Standpunkt nachvollziehen kann. Dies umso mehr, als der 30-Minuten-Takt nebst Bauma-Wald auf weiteren vier Streckenabschnitten nicht eingeführt ist, etwa zwischen Seuzach und Stammheim sowie Oberglatt und Bülach.

Maier: Mir scheint, wir streiten um des Kaisers Bart. Inhaltlich sind wir uns einig. Der 30-Minuten-Takt soll überall eingeführt werden. Die Frage ist nur, wann und zu welchen Kosten.

Hans: Je eher unser Ansinnen realisiert wird, desto schneller wird sich das Tössal weiterentwickeln können. Finanzpolitisch gilt unsere Region als Hungerrütel. Bei einem besseren S-Bahn-Angebot wird es attraktiver, im Zentrum von Steg oder Fischenthal zu wohnen. Das wäre sinnvoll. Auch unsere Region hat ein Recht auf Entwicklung.

Maier: Das stellt niemand in Abrede. Im Übrigen habe ich bei meinen Vorfahrten nicht den Eindruck, dass das Tössal vergammelt, wie Sie suggerieren. Einige Freunde von mir wohnen dort. Sie alle

wenden über Winterthur nach Zürich – mit dem ÖV.

Haben Sie keine Angst, dass mit einer besseren Erschliessung der Randregionen die Zersiedelung weiter voranschreitet?

Hans: Nein. Die Zentren der Gemeinden werden wachsen, weil sie einen Bahnhof mit guten Anschlüssen haben. Umgekehrt wird es weniger Leute geben, die so wie heute im hügeligen Gelände bauen, das nur mit dem Auto erreichbar ist.

Maier: Es stellt sich die Frage nach dem Huhn und dem Ei. Was war zuerst da: ein gutes ÖV-Angebot oder eine forcierte Siedlungsentwicklung? Wer ehrlich ist, muss zugeben: Es war der Zürcher Verkehrsverbund, der mit seinem stetigen Angebotsausbau die Entwicklung vieler Gemeinden vorangetrieben hat, etwa in Bubiikon, das in den letzten Jahren kräftig gewachsen ist.



«Ein hervorragendes ÖV-Angebot hat der Kanton Zürich heute schon. Sie jammern auf hohem Niveau.»

KANTONS RAT THOMAS MAIER

Ist das sinnvoll?

Maier: Ja. Allerdings muss eine Angebotssteigerung im ÖV Hand in Hand gehen mit einer sinnvollen Raumplanung. Der ÖV muss auf die Nachfrage abgestimmt sein. Er darf nicht zur entscheidenden Triebfeder für eine stiesige Siedlungsentwicklung in einer Randregion werden.

Hans: Das klingt so, als würden Sie uns keine Entwicklung gönnen.

Maier: Das ist falsch. Die Entwicklung muss aber zielgerichtet sein.

Der Gegenvorschlag hat einen Schwachpunkt: Die Regierung sagt, die Tössal Linie erhalte den 30-Minuten-Takt «etwa 2018».

Maier: Ihr Einwand ist korrekt. Der Zeithorizont ist jedoch bei allen grösseren Bauvorhaben nicht scharf umrissen. Denken Sie nur an die Autobahn durch den Uetliberg, die jetzt eröffnet wird – nach jahrzehntelanger Planung. Diese Schwierigkeit gilt aber auch bei der Initiative. Mit einem Unterschied: Heute schon ist klar, dass sich die Initiative bis 2012 nicht umsetzen lässt. Ausschreibungs- und Bewilligungsverfahren ziehen solche Bauprojekte in die Länge; das zeigt die Erfahrung.

Hans: In Krisenzeiten drohen Randregionen schnell vergessen zu gehen. Der Kanton läuft auf finanziell magere Zeiten zu. Meine Befürchtung ist deshalb berechtigt. **Maier:** Auch mit Ihrer Initiative haben Sie keine Gewähr für eine schnelle Einführung des 30-Minuten-Taktes in Ihrer Region. Wenn es in den nächsten Jahren finanziell hart auf hart gehen sollte, wird der Kantonsrat alle Investitionen unter die Lupe nehmen und auf ihre Notwendigkeit hin überprüfen müssen.

Pro-Komitee warnt vor Verspätung

Zürich. – Einen Monat vor der Abstimmung haben gestern die Befürworter der Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» die Werbetrömmel gerührt. Sie taten das, indem sie vor allem den Gegenvorschlag der Regierung attackierten. Für SP-Kantonsrat Marcel Burlet (Regensdorf) ist es nur «eine Seifenblase», wenn darin der ZVV verspreche, bis 2018 fast alle Haltestellen des S-Bahn-Netzes im Halbstundentakt zu bedienen. Denn die SBB hätten kürzlich durchblicken lassen, dass sie die dafür nötige Kapazitätserweiterung zwischen Zürich und Winterthur frühestens 2025 realisieren. Burlet: «So lange zu warten, ist eine Zumutung.» Die Initiative bringe dagegen halbständige Verbindungen innert drei Jahren. Darum habe man sie auch nicht zurückgezogen.

Zugleich wehrten sich die Initianten gegen das Argument des Regierungs-

rats, ihre Subito-Lösung verursache unnütze Kosten von 55 Millionen. «Zur Umsetzung unserer Initiative sind keine Investitionen in die Bahninfrastruktur nötig», sagte Sandro Turcati, Verkehrsplaner aus Wila. Hauptargument der Befürworter ist und bleibt aber, dass Pendlers aus dem Unterland, dem Stammertal, dem oberen Tössal und dem Jonatal nicht mehr wie Bahnbenützer zweiter Klasse behandelt werden wollen. «Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist ein Recht, das allen Regionen zusteht», sagte Kantonsrätin Susanna Rihs (Grüne, Glattfelden).

Dem Pro-Komitee stehen für den Abstimmungskampf 27 000 Franken zur Verfügung. Ein Gegenkomitee gibt es bisher noch nicht. Angesichts des «brutalen klaren Neins im Parlament» sei es fraglich, ob es überhaupt einen Brauch, findet FDP-Präsident Beat Walti. (pak)