

Neuer verkehrsstrategischer Akteur in Sicht

Die Metropolankonferenz Zürich will bis im Frühling Prioritäten setzen bei den derzeit diskutierten grossen Verkehrsprojekten

Im Vorfeld der Ende März anstehenden Vorentscheide zur übernächsten Etappe des Bahnausbaus rühren die Lobbyisten der verschiedenen Projekte kräftig die Werbetrommel. Zu treibenden Faktoren werden die metropolitenen Regionen.

Paul Schneeberger

Das Plädoyer der ETH-Verkehrsspezialisten Ulrich Weidmann und Jost Wicher für höhere Geschwindigkeiten und klare Prioritäten zugunsten der grossen Ost-West- und Nord-Süd-Achsen im Rahmen von Bahn 2030, dem übernächsten Schritt zum Ausbau der Eisenbahn (NZZ 3. 2. 10), sorgt für Unruhe. Dies vor allem bei den Verfechtern von Vorhaben, die nicht zwingend auf den vier Armen dieses Kreuzes situiert sind.

So pocht die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz darauf, dass sich der Bund künftig nicht ausschliesslich auf die Verbindungen zwischen den Metropolräumen konzentriert. Sie stellt fest, dass die Bevölkerung, die innerhalb dieser Räume lebt und arbeitet, mehr zum wirtschaftlichen Gedeihen der Schweiz beiträgt als Personen und Güter, die nur durch die Schweiz transitieren. Ihr Kernanliegen ist die Erhöhung der Kapazität auf den bis anhin eher stiefmütterlich behandelten Achsen Luzern–Zug–Zürich und Zürich–Winterthur–Wil–St. Gallen.

Es sind drei Grossprojekte, für die sich die Allianz starkmacht: erstens der Tiefbahnhof Luzern, bei dem es sich um eine neue, unterirdische Zufahrt von Zug und Zürich her handelt. Die neue Linie samt Sackbahnhof unter den bestehenden Gleisanlagen in Luzern, die später zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden könnte, würde die heutige doppelspurige Einfahrt entlasten und die Fahrzeit um rund 4 Minuten verkürzen (vgl. Kasten). Zweites Grossprojekt ist der Zimmerberg-Basistunnel II Thalwil–Litti (Baar), der nahtlos an den Tunnel Zürich–Thalwil anschliessen würde. Er brächte Fahrzeitverkürzungen von mindestens 6 Minuten; umstritten ist er, weil Züge, die ihn

benützen, den Bahnhof Thalwil nicht mehr bedienen könnten, wodurch Umsteigeverbindungen wegfielen. Das widerspräche dem Ziel, die grossen Knoten zu entlasten und tangentialen Verbindungen zu stärken. Die Alternative wäre ein Doppelspurausbau der bestehenden Strecke über Sihlbrugg. Es scheint gut möglich, dass dieser im Rahmen der Konkretisierung von Bahn 2030 dem Zimmerbergtunnel II noch einmal gegenübergestellt wird.

Auch für den Ausbau Zug–Zürich steht ein kantonales Engagement in Aussicht. So erhielt der Zuger Kantonsrat die Kompetenz, grosse Bahnprojekte mit maximal 400 Millionen Franken vorzufinanzieren. Drittes Gross-

projekt ist der Brüttener Tunnel zwischen Zürich und Winterthur. Im Kanton Zürich steht nun aber vorerst eine Volksinitiative auf der politischen Traktandenliste, die dort einen Ausbau der bestehenden Linie auf vier Spuren verlangt (NZZ 5. 2. 10).

Bis anhin beschränkt sich das überregionale Engagement für all diese Vorhaben auf einen addierten Wunschzettel; eine eigentliche Strategie, beispielsweise auch, was künftige direkte Verkehrsbeziehungen angeht, steht noch aus. In diese Richtung arbeitet nun die Metropolankonferenz Zürich, der Verein, der die Interessen der Grossregion im Nordosten der Schweiz bündeln will.

Demnächst lässt die Konferenz eine fachlich begründete Liste mit jenen Verkehrsprojekten auf Schiene und Strasse erarbeiten, die für sie Priorität haben, und zwar in drei Dimensionen: erstens innerhalb der Metropolregion selber, zweitens gegenüber den anderen Grossregionen der Schweiz und drittens gegenüber Ballungszentren in Nachbarländern. Nachdem bereits die Kantone Genf und Waadt beim Autobahn- und Bahnausbau Prioritäten definiert und Finanzmittel gesprochen haben, zeichnen sich definitiv neue Akteure in der Verkehrsplanung ab, deren Stärke nicht zu unterschätzen ist, wenn sie intern zu Einigkeit über plausible Prioritäten finden: die Metropolregionen.

Das Modell Mitfinanzierung in Luzern

P. S. · Im Gegensatz zu den anderen Kantonen, die Bereitschaft bekunden, Ausbauprojekte des nationalen öffentlichen Verkehrs vorzufinanzieren, bietet Luzern für den Tiefbahnhof der Eidgenossenschaft eine eigentliche Mitfinanzierung an.

Laut dem Baudirektor Max Pfister wäre man bereit, zusammen mit den Kantonen Nidwalden und Obwalden sowie der Stadt Luzern rund einen Drittel der grob auf 1,5 Milliarden Franken geschätzten Kosten dieses Vorhabens zu übernehmen.

Vorgesehen wäre, einen Kredit aufzunehmen und diesen über 50 Jahre zurückzubezahlen. Die Kantonsregierung

erachtet das als verantwortbar, zumal es sich um ein Generationen-Projekt handelt. Da diese Mitfinanzierung dereinst politisch noch definitiv beschlossen werden muss, könnte sich der Luzerner Baudirektor vorstellen, den Tiefbahnhof Luzern unter dem Vorbehalt einer Mitfinanzierung in dieser Grössenordnung ins Projekt Bahn 2030 aufnehmen zu lassen.

Ein Volksentscheid zugunsten des Tiefbahnhofs ist bereits gefallen. Am 29. November 2009 sagten 75 Prozent der Stimmenden Ja zu einem Sonderkredit von 20 Millionen Franken, um ein Vorprojekt auszuarbeiten. Dieses wurde auch bereits in Angriff genom-

men und sollte bis in eineinhalb Jahren vorliegen.

Am 7. März werden die Stimmberechtigten der Stadt Luzern über eine Volksinitiative befinden, welche die jährliche Rückstellung von 7 Millionen Franken in einen Spezialfonds zugunsten von Eisenbahn-Infrastrukturprojekten verlangt. Stadtrat und Parlament stellen diesem Begehren einen Gegenvorschlag gegenüber. Er sieht vor, dass aus dem neu zu schaffenden Fonds auch andere Verkehrsprojekte finanziert werden könnten. Die jährlichen Einlagen betragen 5 Millionen, und zwar bis die von der Stadt maximal an den Tiefbahnhof zu leistenden 60 Millionen erreicht sind.

Bahnausbauwünsche Luzern–St. Gallen



1 Tiefbahnhof Luzern 2 Zimmerberg-Basistunnel II
3 Brüttener Tunnel Übrige Hauptlinien
NZZ-INFOGRAFIK/cke

Polizisten-Politiker unter Beschuss von links

Vorstoss gegen Polizeibeamte im Genfer Kantonsparlament

Der Genfer SP-Grossrat Roger Deneys möchte Polizeibeamte aus dem Kantonsparlament verbannen. Doch der Vorstoss könnte für die Linke dereinst zum Bumerang werden.

Christophe Büchi, Lausanne

Die Frage, ob Personen, die für den Staat oder für staatsnahe Institutionen arbeiten, gleichzeitig im Parlament sitzen dürfen, stellt sich in allen Kantonen; aber Kenner des schweizerischen Föderalismus werden sich kaum wundern, dass es für diese Frage so viele Antworten wie Kantone gibt. Ein Bericht des Instituts für Föderalismus der Universität Freiburg zeigt, dass die kantonalen Lösungen von einem strikten Verbot bis zum völligen Fehlen von Unvereinbarkeitsregeln reichen und so ziemlich alle Schattierungen durchlaufen. Interessanterweise gibt es in dieser Frage auch keine klaren regionalen Mentalitätsunterschiede. So findet man beispielsweise in der Zentralschweiz oder in der Romandie sowohl ausgesprochen «liberale» als auch recht restriktive Kantone.

Beamtenfreundliche Genfer

Besonders aktuell ist die Thematik zurzeit in Genf. Dieser Kanton hatte bis 1998 eine sehr restriktive Regelung: Personen, die ihren Lohn vom Kanton bezogen, war der Einzug in die kantonale Legislative verboten. Seit 1998 gilt ein neues Gesetz, das die Wählbarkeit grundsätzlich auch den Beamten zugesteht. Eine Ausnahme wird allerdings für einige höheren Chargen gemacht.

Überraschenderweise ist nun aber das Thema «Unvereinbarkeitsregeln» von linker Seite wieder aufs Tapet gebracht worden. SP-Grossrat Roger Deneys hat nämlich einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der Polizeibeamten in Zukunft das Kantonsparlament versperren soll. Wie Deneys erklärt, stört ihn, dass sich politisierende Polizisten im Grossen Rat regelmässig in Fragen, die ihre eigene Arbeit betreffen, exponieren. Es gehe nicht an, dass vereidigte Polizeibeamte als Parlamentarier ihren



Dürfen Polizisten im Parlament politisieren? In Genf wird über die Frage zurzeit debattiert.

MARTIAL TREZZINI / KEYSTONE

eigenen Chef beaufsichtigten oder gar massregeln. Besonders sauer aufgestossen ist ihm ein Vorstoss der Genfer Polizisten-Parlamentarier für eine Aufhebung der Ordnungsbussen oder für eine restriktivere Handhabung des Demonstrationsrechts.

Und die anderen Beamten?

Allerdings will der Patron einer kleinen Informatik-Firma die vereidigten Polizisten nicht als unwählbar erklären; er möchte aber, dass sie bei einer Wahl ins Kantonsparlament zwischen der Ausübung ihres polizeilichen Mandats und ihrem Parlamentssitz wählen müssen.

Die naheliegende Frage, weshalb er aber für andere Beamte und für Lehrpersonen keine Unvereinbarkeitsregel vorsehe, beantwortet Deneys damit, dass vereidigte Polizeibeamte eine be-

sondere Gehorsamspflicht gegenüber der Exekutive hätten. Es gehe hier um die Gewaltentrennung zwischen Exekutive und Legislative. Natürlich könnten auch andere Parlamentarier gelegentlich in einem Interessenkonflikt stehen, wenn im Grossen Rat über Fragen entschieden werde, die direkt ihre berufliche Arbeit tangierten. Dann müssten sie eben in den Ausstand treten.

Bürgerpartei MCG im Visier

Trotzdem bleibt der Eindruck, der SP-Grossrat messe mit unterschiedlichen Kellen. Er macht auch kein Hehl daraus, dass ihn vor allem die Polizisten in den Rängen des MCG (Mouvement citoyens genevois) stören. Diese Partei, die mit den Postulaten «mehr öffentliche Sicherheit und weniger Grenz-gänger» in letzter Zeit grossen Erfolg

hatte, stellt 3 der 5 Polizeibeamten im 100-köpfigen Kantonsparlament.

Der Vorstoss des SP-Grossrats hat ein grosses Echo ausgelöst. CVP-Grossratspräsident Guy Mettan beispielsweise erklärt, er habe ein gewisses Verständnis für die Forderung seines SP-Kollegen. Verständnis hat man auch bei den Grünen, doch die Fokussierung auf die Polizeibeamten wird dort abgelehnt. Allerdings könnte Deneys' Vorstoss für die Linke, die in der Beamten- und Lehrerschaft einen starken Rückhalt hat, zum Bumerang werden. Bereits ist die Liberale Partei in die Breche gesprungen. Deren Präsident Michel Halperin fordert, dass überhaupt keine Staatsdiener im Kantonsparlament sitzen: Eine solche Steilvorlage aus dem SP-Lager lässt sich der liberale Anwalt und politische Dribbelkünstler nicht entgehen.

SBB-Ausbauten im Thurgau

Mehr Schnellzüge ab 2015

kru. St. Gallen · Die Bahnstrecke zwischen St. Gallen, Romanshorn und Konstanz wird für den Schnellzugsverkehr ausgebaut. Der SBB-Verwaltungsrat hat dem Vorprojekt zum Anschluss der Strecke ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz zugestimmt. Am Mittwoch wurden die Gemeinden über die Investitionen von rund 60 Millionen Franken informiert. Ab 2015 soll, zusätzlich zum bestehenden Halbstundentakt im Regionalverkehr, zuerst eine zweistündliche und später eine stündliche Schnellzugsverbindung angeboten werden. Die Fahrzeit zwischen St. Gallen und Konstanz wird auf 36 Minuten verkürzt, was bessere Anschlüsse in den süddeutschen Raum nach Stuttgart und Singen ermöglicht. Die nötigen Ausbauten der Kreuzungsstationen bei Neukirch-Egnach und südlich von Romanshorn sollen zwischen Frühling 2013 und Sommer 2015 realisiert werden. Bereits im Bau ist der Ausbau der Spange im Galgentobel bei St. Gallen.

ÖV-Preiserhöhungen noch nicht akzeptiert

Preisüberwacher prüft Anhebung

(sda) · Der Preisüberwacher hat die durchschnittliche Billettpreis-Erhöpfung von 6,4 Prozent im öffentlichen Verkehr noch nicht gutgeheissen. Er will sie einer vertieften Analyse unterziehen. Ein Entscheid soll im Juni fallen.

Die am 14. Januar vom Verband öffentlicher Verkehr angekündigte erste allgemeine Tarifierhöhung seit drei Jahren soll ab dem 12. Dezember gelten. Wie der stellvertretende Preisüberwacher Beat Niederhauser am Mittwoch auf Anfrage sagte, möchte Preisüberwacher Stefan Meierhans die Tarifierhöhungen einer vertieften Analyse unterziehen, zumal viele ÖV-Benutzer betroffen seien und es um grosse Summen gehe. Von der Preisrunde wird fast niemand verschont. Am stärksten steigt der Tarif für den Verkaufsschlagger Halbtax-Abonnement, das um 10 Prozent aufschlägt.