

Backsteingebäude in Oerlikon vor spektakulärer Verschiebung Seite 16

Das EWZ verzichtet auf den Bau eines Bürohochhauses Seite 19

Jäten als Teil eines Abonnements für Gemüselieferungen Seite 19

Salsa-Sänger Rubén Blades heizt im Kaufleuten ein Seite 21

Kantonale Planung der S-Bahn ist gefährdet

Die Regierung wehrt sich vehement gegen mehr Bundeskompetenzen beim Ausbau des Regionalverkehrs

Der Zürcher Regierungsrat lehnt die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) des Bundesrats ab. Er befürchtet, der Kanton würde bei der weiteren Entwicklung der S-Bahn sein Mitspracherecht weitgehend verlieren.

Stefan Hotz

Der Bundesrat will die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Schweiz langfristig auf eine neue Basis stellen. Über die Vorlage, die er Ende März in die Vernehmlassung schickte, wurde bisher unter zwei Gesichtspunkten diskutiert. So sucht der Bund nach neuen Finanzquellen und will die Kantone, die Bahnbenutzer und die Pendler vermehrt zur Kasse bitten. Andererseits geht es um das Programm der Ausbauprojekte im Umfang von mehr als 40 Milliarden Franken und deren Dringlichkeit.

Kanton wird entmündigt

Nun hat sich die Zürcher Regierung mit einem Paukenschlag und unter einem neuen Aspekt in die Diskussion eingeschaltet. Sie lehnt die Vorlage ab, weil der Bund nicht nur die Planung des Fernverkehrs, sondern auch jene für den Ausbau der S-Bahn beansprucht. «Die Zürcher Verkehrspolitik würde in Bern gemacht», empörte sich am Donnerstag Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker an einer Pressekonferenz. Vor 30 Jahren habe der Kanton das Projekt «S-Bahn» gestartet. Seither sei ihr Angebot – immer auf Initiative aus Zürich – laufend der Nachfrage entsprechend ausgebaut und verbessert worden. Der Regierungsrat lehne die Entmündigung der Kantone entschieden ab.

Warum hat bisher niemand auf diesen Punkt hingewiesen? Die Kompetenzverschiebung zum Bund werde «nicht auf dem Silbertablett serviert», meinte Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Verstreut über 142 Seiten ist von der «Planungshoheit des Bundes» die Rede, von «regionaler Gleichbehandlung»



Der Regierungsrat befürchtet, dass der Bund die Erweiterung des Bahnhof Stadelhofen um ein 4. Gleis auf die lange Bank schiebt. ERICH MÜLLER / KEYSTONE

und davon, dass finanzschwache Kantone nicht benachteiligt werden dürften. Vor allem die Formulierung, die Kantone und Eisenbahnunternehmen seien bei der Planung des Regionalverkehrs «in geeigneter Weise» einzubeziehen, liess in der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion die Alarmglocken läuten. Damit erhalte das Bundesamt für Verkehr

(BAV) nicht nur die Planungshoheit, sondern die Planungsmacht im S-Bahn-Bereich, schreibt die Regierung.

Zürich müsste lange warten

Was das bedeuten könnte, illustrierte Stocker am Beispiel der Durchmesserlinie (DML). Zürich habe viel Überzeu-

gungsarbeit leisten müssen, bis anerkannt worden sei, dass der Hauptbahnhof die Kapazitätserweiterung brauche. Als die DML in Fahrt kam, seien in Bern die Ergänzungen im S-Bahn-Netz plötzlich aus der Traktandenliste gefallen. Für den Bund stehe halt der Fernverkehr im Vordergrund. Geplant sei schweizweit der Viertelstundentakt. Bis das realisiert sei, müsse Zürich lange anstehen. So figuriere der Ausbau des Bahnhof Stadelhofen mit einem 4. Gleis, das mittelfristig nötig sei, beim Bund erst in zweiter Dringlichkeit.

Der Volkswirtschaftsdirektor betonte aber, der Kanton Zürich sei weiter bereit, sich am Ausbau der Bahninfrastruktur finanziell zu beteiligen. Der zentrale Punkt der Vorlage FABI, die Schaffung eines neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF), wird denn auch unterstützt. Auf Ablehnung stösst jedoch die Idee, die Kantone zur Finanzierung mit insgesamt 300 Millionen Franken beizuziehen. Die Vorstellung, Geld in einen Topf zu bezahlen ohne Einfluss darauf, was damit gemacht wird, lehnen laut Stocker mehrere weitere Kantone ab.

Brüttener Tunnel zuerst

Zur Liste der Ausbauprojekte räumt den Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr ein, Zürich komme nicht schlecht weg. Grossprojekte sind zwar überall erst nach 2025 vorgesehen. Immerhin ist der Brüttener Tunnel (Winterthur-Bassersdorf), anders als in «Bahn 2030» vor einem Jahr, nun im Programm enthalten. Dass noch schwierige Entscheidungen anstehen, zeigte die ebenfalls am Donnerstag veröffentlichte Stellungnahme der Metropolitan-Konferenz. Sie beklagt, dass für mehrere milliardenschwere Vorhaben im Raum Zürich kein Zeithorizont angegeben werde. Die Zürcher Regierung nennt ihre Prioritäten: den Brüttener Tunnel und die Beseitigung der Engpässe im S-Bahn-Netz zwischen Uster und Aathal sowie im Bahnhof Stadelhofen. Vom Zimmerberg-Basistunnel II, den die Zentralschweiz dringend will, und vom Ausbau der Strecke Zürich-Olten mit zwei Tunnels, den die SBB favorisieren, steht darin nichts.

Verkehrs- oder Strukturpolitik

Die Bahn als Schlüssel

Die Aufregung ist gross. Der Kanton Zürich werde zum Bittsteller degradiert, sagt der zuständige Regierungsrat. Es ist gut, dass die Volkswirtschaftsdirektion den Text aus dem Bundeshaus über die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs Wort für Wort abgeklopft hat. Die Tendenz, die darin aufscheint, auch S-Bahnen zentral und möglichst ausgewogen zu planen, ist nicht im Zürcher Interesse. Das Misstrauen gegen jene Kantone, die wie Zürich, Zug und Genf den Ausbau ihrer S-Bahn selber in die Hand nehmen, ist ungerechtfertigt. Dass ein Bundesamt selber entscheiden soll, auf welche Weise die Kantone noch mitarbeiten dürfen, ist nicht akzeptabel.

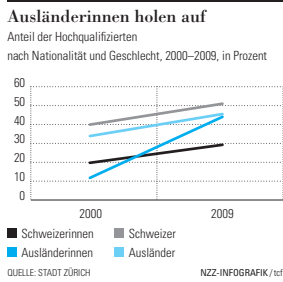
Doch so heiss wird die Sache kaum gegessen. Auch vor fünf Jahren war das Wehklagen in Zürich laut, als der Bund bekanntgab, er werde den Verkehr auf den Nationalstrassen von einem Punkt in der Zentralschweiz aus steuern. Anfang Monat hat die ursprünglich nicht vorgesehene regionale Leitstelle für den Raum Zürich ihren Betrieb aufgenommen. Die vorsorgliche Abwehr kantonaler Alleingänge für S-Bahnen erklärt sich aus der Zürcher Vorgeschichte. Der Kanton und die SBB trieben die Planung der Durchmesserlinie derart voran, dass der Bund zum Baubeginn 2007 die Finanzierung noch nicht geregelt hatte und in Zürich um einen Vorschuss ersuchen musste. Solche Sonderzüge will er nicht mehr zulassen.

Gelassenheit ist aus Zürcher Sicht jedoch am Platz, weil es noch die Macht des Faktischen gibt. Die S-Bahn und der öffentliche Verkehr haben hier in den letzten 20 Jahren eine Eigendynamik entwickelt, die auch ein Bundesamt nicht einfach bremsen kann. Der Warnruf aus Zürich ist jedoch eine Chance, den Ausbau des Schienennetzes nicht nur anhand neuer Tunnel oder steuerlicher Abzüge fürs Pendeln zu diskutieren. Vielmehr ist auch die Frage zu klären, ob die Investitionen mehr verkehrspolitischen Zielen oder der regionalen Strukturhaltung dienen sollen.

Die Ausländerin ist nicht mehr nur Putzfrau

Eine Studie zur ausländischen Wohnbevölkerung der Stadt Zürich

Die vielen Deutschen in Zürich sind ein beliebtes Diskussionsthema. Das ist bei den Statistikern der Stadt Zürich nicht anders. Ist die Höchstzahl der Deutschen erreicht? Mit dieser Frage hat sich Simon Villiger anlässlich der Präsentation seiner Studie zur ausländischen Wohnbevölkerung der Stadt Zürich am Donnerstag im Stadthaus zuerst auseinandergesetzt. Und siehe da: Die 26 Prozent, welche die 31 122 Deutschen in Zürich heute zur ausländischen Bevölkerung beitragen, sind gar nichts im Vergleich zum Jahr 1900. Damals kamen 71 Prozent aller Ausländer in Zürich aus Deutschland – bei einem gleich hohen Ausländeranteil.



Lanka verkleinerten sich aber in den letzten 15 Jahren um 32 bis 48 Prozent – zum Teil wegen Rückwanderung, vor allem aber durch Einbürgerung. Jene der Deutschen (um 219 Prozent!), der Portugiesen, Franzosen, Briten und Inder vergrösserten sich stark.

Viele dieser neuen Zuwanderer kommen seit der Einführung der Personenfreizügigkeit 2002 direkt nach dem Studienabschluss nach Zürich. Exemplarisch sind die Deutschen. Unter den 30- bis 40-Jährigen überdurchschnittlich gut vertreten, sind sie überall präsent – in den Betrieben, im Ausgang, auf der Strasse. Für sie ist typisch, was für viele der hochqualifizierten neuen Zuwande-

rer gilt: Sie leben oft nicht im Familienverband. Die ausländische Bevölkerung hat sich in dieser Hinsicht der schweizerischen angeglichen: Nur die Hälfte der Ausländer lebt in Familien; vor 15 Jahren waren es noch zwei Drittel.

Sinkender Ausländeranteil

Der Anteil der hochqualifizierten Ausländer ist im letzten Jahrzehnt stark angestiegen. Dazu haben vor allem die Frauen beigetragen, die zu den Männern aufgeschlossen haben (siehe Grafik). Immer noch hat aber ein knappes Drittel der ausländischen Frauen keinen Berufsabschluss – die Spannweite zwischen Putzfrau und Physikerin ist gross.

Bis 2025 soll die Wohnbevölkerung Zürichs – wenn die Wirtschaft nicht einbricht – von 390 000 auf rund 430 000 Personen ansteigen. Obwohl weiterhin mehr Ausländer zu- als wegziehen werden, dürfte ihr Anteil im selben Zeitraum von gut 30 auf 25 Prozent abnehmen. Begründet wird diese Prognose mit der hohen Zahl von Einbürgerungen. Ohne Einbürgerungen läge der Ausländeranteil Zürichs heute bei rund 50 Prozent, schätzen die Statistiker.

Die Publikation «Von Afghanistan bis Zypern. Die ausländische Wohnbevölkerung der Stadt Zürich» ist unter www.stadt-zuerich.ch/statistik verfügbar.

Kommission bekämpft Uferweg

Neuer Gegenvorschlag zur Initiative «Zürisee für alle»

6 Millionen Franken jährlich soll der Kanton für den Bau von Uferwegen entlang von Zürcher Seen und Flüssen einsetzen, zwei Drittel davon zwingend für den Ausbau des Zürichsee-Uferwegs. Mit diesem Gegenvorschlag will die kantonsrätliche Kommission für Planung und Bau die Volksinitiative «Zürisee für alle» bodigen, die den Bau eines durchgehenden Uferwegs innert zehn Jahren verlangt. Damit kommt die Kommission den SP-nahen Initianten nur wenig mehr entgegen als die Regierung, die in ihrem Gegenvorschlag auch 6 Millionen Franken jährlich für Uferausbauten in Aussicht stellte, allerdings ohne einen Fixbetrag für den Zürichsee-Uferweg zu benennen.

Heute Freitag informiert die Kommission über ihren Gegenvorschlag. Wie die NZZ aus verlässlicher Quelle weiss, haben sich die Bürgerlichen in der Kommissionsdebatte durchgesetzt. SP, Grüne und auch die GLP wollten mehr Mittel budgetieren – aus unterschiedlichen Gründen.

Dass die SP enttäuscht ist, liegt auf der Hand: In die Kommissionsberatung hatte sie den Vorschlag eingebracht, nicht 6, sondern 12 Millionen Franken jährlich für den Ausbau von Uferwegen zu reservieren, ebenfalls zwei Drittel davon zweckgebunden für den Zürichsee-Uferweg. Unterstützt haben diesen

Vorschlag die Grünliberalen. Sie stufen die Chance, dass die Volksinitiative in der Abstimmung angenommen wird, als gar nicht so gering ein. Eine Annahme wäre aber aus ihrer Sicht fatal, weil ein durchgehender Uferweg die Natur stark belasten und Privateigentümer ungerne gerechtfertigt unter Druck stellen würde, so die Haltung der GLP. Ihr Ziel war deshalb, mit einem «besseren» Gegenvorschlag den Rückzug der Initiative zu erwirken.

Dieses Ziel wird nun verfehlt: Das Initiativkomitee denkt nämlich nicht daran, den Vorstoss zurückzuziehen. Bei 12 statt 6 Millionen Franken hätte man darüber reden können, meint Vorstandsmitglied Peter Schulthess (sp.). Dessen Parteikollegin Julia Gerber-Rüegg doppelt nach: «Da die Regierung die Kosten für einen durchgehenden Weg auf 200 bis 250 Millionen Franken schätzt, würde ich ihn bei Annahme des Gegenvorschlags nicht einmal mehr mit dem Rollator begehen können.»

Somit dürfte den Zürcher Stimmbürgern erneut eine komplexe Vorlage präsentiert werden: Neben der Initiative «Zürisee für alle» und dem sich abzeichnenden Gegenvorschlag des Kantonsrats liegt bekanntlich eine Volksinitiative der EVP vor, die auch den Ausbau des Seeuferwegs verlangt, aber weniger weit geht als jene aus SP-Kreisen.