

Der Kantonsrat hat beim öffentlichen Verkehr andere Prioritäten als der Regierungsrat

Das Parlament überweist zwei Postulate für Neuerungen, die kundenfreundlicher sind

Der Tagesfahrplan soll auch für das Nachtnetz gelten, die Schliessung zweier Billettschalter rückgängig gemacht werden. Bei der Debatte am Montag stellte sich auch die Frage, wie viel der öV kosten dürfe.

LINDA KOPONEN

Service public oder ein Relikt aus vergangenen Zeiten? Wenn es um Verkaufsschalter geht, driften die Meinungen auseinander. Zwar wird gegenwärtig nur noch jedes 14. Ticket an einer bedienten Verkaufsstelle gekauft. Trotzdem kochen die Emotionen jedes Mal hoch, sobald ein Standort infrage gestellt wird.

So auch am Montagmorgen im Zürcher Kantonsrat. Diskutiert wurde über die Schliessung der ZVV-Verkaufsstellen am Schwamendinger- und am Goldbrunnenplatz. Der Entscheid war dabei eigentlich längst schon gefallen. Bereits Ende Dezember schlossen die beiden Standorte ihre Türen. Damit abfinden wollen sich aber nicht alle: Mit 114 zu 51 Stimmen überwies das Parlament ein Postulat von SP, CVP und SVP, welches die Regierung beauftragt, die beiden Verkaufsstellen weiter zu betreiben.

Umsatz rückläufig

Birgit Tognella (sp., Zürich) führte ins Feld, dass gerade viele ältere Menschen noch kein Smartphone nutzen würden. Persönliche Beratung gehöre zum Service public. Fakt ist jedoch, dass der Umsatz an den bedienten Verkaufsstellen seit Jahren rückläufig ist. Entsprechend teuer kommt der persönliche Kundenkontakt zu stehen: Liegen die Transaktionskosten pro Ticket online bei 20 Rappen, sind es am Schalter 5 Franken 20. Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh verwies auf den gesellschaftlichen Wandel als Treiber der Entwicklung: Das Kaufverhalten habe sich mit der Digitalisierung geändert. «Die



Die ZVV dünnt ihre Schalter aus – die Ticketeria am Central wurde 2014 geschlossen.

HANSPETER DUDLI / BAUGESCHICHTLICHES ARCHIV, ZÜRICH

letzte Stunde der Verkaufsschalter hat bald geschlagen», sagte sie.

Der ZVV verfolgt den Grundsatz, wonach eine bediente Verkaufsstelle innert 20 Minuten zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein muss. Gerade in der Stadt Zürich ist die Dichte der Standorte im Vergleich zum restlichen Kanton hoch. Gegenwärtig befinden sich auf Stadtgebiet 12 weitere Verkaufsstellen. Dass nun aber ausgerechnet die Filialen am Schwamendinger- und am Goldbrunnenplatz geschlossen wurden, sorgte im Rat von rechts bis links für Unverständnis.

Tognella monierte, dass der Schalter am Bahnhof Oerlikon zu Stosszeiten stets

überlastet sei. 20 bis 30 Minuten Wartezeit seien die Regel. Roland Scheck (svp., Zürich) sprach von zahlreichen negativen Reaktionen, die beim Quartierverein Wiedikon eingegangen seien. Natürlich müsse sich die ZVV an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen orientieren. «Mit der Schliessung der beiden Verkaufsstellen wurde aber eine falsche Entscheidung getroffen», sagte Scheck.

Nacht-S-Bahn am Donnerstag

Den Anstoss für die Schliessungen hatte indes der Kantonsrat selbst gegeben. Im März 2018 hatte er die neue Strategie für den öffentlichen Verkehr verab-

schiedet und den ZVV mit der Erarbeitung eines entsprechenden Gesamtkonzeptes beauftragt. Dabei war die Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte explizit ins Zentrum gerückt worden.

Dass das neugewählte Parlament andere Prioritäten setzt, zeigte sich auch beim Vorstoss zum Ausbau des Nachtnetzes. Die EVP fordert in einem Postulat die Abdeckung aller Regionen durch die Nacht-S-Bahnen, eine Angleichung der Fahrpläne an das Tagesnetz und eine Ausdehnung des Angebots auf die Nacht vom Donnerstag auf den Freitag. Dieses wurde vom Parlament mit 90 zu 79 Stimmen überwiesen.

Das Nachtnetz wurde im Jahr 2002 eingeführt. Seither hat sich die Nachfrage verzehnfacht. Hanspeter Hugentobler (evp., Pfäffikon) begründete den Vorstoss mit dem Wandel im Ausgehverhalten, im Nachtleben. Dieses konzentrierte sich längst nicht mehr nur auf die Abendstunden, sondern komme häufig erst nach Mitternacht in Schwung. Auch wollten die Leute nicht nur von Zürich nach Hause fahren. Es gebe auch ein wachsendes Bedürfnis nach Einstiegsmöglichkeiten an Haltestellen, an denen bisher nur aussteigen möglich war. «Der Kanton Zürich ist mehr als nur die Stadt – das hat auch für das Nachtnetz zu gelten», sagte Hugentobler.

Kein Geld für Spassgesellschaft

Die SVP hielt mit dem Argument dagegen, es sei nicht an der Allgemeinheit, eine 24-Stunden-Spassgesellschaft zu finanzieren. Opposition ergriff auch die FDP. So verwies Marc Bourgeois (fdp., Zürich) auf die im März verabschiedete Strategie für den öffentlichen Verkehr. Es sei längst bekannt, dass der ZVV das sternförmige, auf die Stadt Zürich konzentrierte Nachtnetz überarbeiten wolle. Ins gleiche Horn stiess auch Carmen Walker Späh: «Das Angebot hat ein Preisschild und sollte entsprechend innerhalb der Gesamtstrategie diskutiert werden.»

Mit dem Postulat hat das Parlament dem Anliegen nun zusätzlichen Nachdruck verliehen. Die Frage, wie man nach dem Ausgang am besten nach Hause komme, beschäftigt indessen nicht nur den Kantonsrat. Laut der Zeitung «20 Minuten» wollen die Verkehrsbetriebe Zürich das Nachtnetz in der Stadt Zürich ausbauen: Ab Dezember sollen alle städtischen, halbstündlich verkehrenden Nachtbuslinien zusätzlich um 4 Uhr 30 ab der Haltestelle Bellevue abfahren. Bisher verkehrten sie zwischen 1 und 4 Uhr im Halbstundentakt. So soll die Lücke zwischen dem letzten Nachtbus und der ersten Verbindung am Morgen geschlossen werden.

Die Zürcher FDP setzt ein überraschendes Ausrufezeichen

Der Freisinn zeigt sich zum Wahlkampfauftakt in Zürich kämpferisch – die SP hat das Rennen um die Nationalratssitze bereits am Sonntag eröffnet

MICHAEL VON LEDEBUR, RETO FLURY

Der Zürcher Freisinn hat im Frühling bekanntlich eine herbe Niederlage einstecken müssen. Hinzu kam die Kritik, es gelinge ihm nicht, Themen zu setzen. Der Wahlkampfauftakt im Zürcher Lokal Westhive im Kreis 5 am Montagabend wirkte vor diesem Hintergrund wie der entschlossene Versuch, ein neues Kapitel aufzuschlagen. Sinnbild dafür war ein zu Beginn der Veranstaltung gezeigtes Wahlvideo in angriffigem Ton. Es wurde heftig beklatscht und später von Bundesrat Ignazio Cassis ausdrücklich gelobt.

Das von markigen Klängen unterlegte Video transportiert eine klare Botschaft: Die anderen Parteien versuchten, Problemen mit Verboten und Regulierungen zu begegnen. Im Video wird dies zum Begriff «Planwirtschaft» verdichtet. «F*** De Planwirtschaft!», lautet die Losung. Es ist ein selbstironischer Konter, nachdem die Partei im vergangenen Herbst vom SRF-Satiriker Michael Elsener als ökologiefeindliche «F*** De Planet»-Partei verbalhornt worden war. Das Wahlvideo mögen einige als marktschreierisch empfinden. Aber angesichts der Schwierigkeit der Mittepartei, griffige Parolen zu formulieren, ist die Bildsprache erfrischend. Und sie dürfte auch Social-Media-tauglich sein.



Ruedi Noser
FDP-Ständerat



Hans-Jakob Boesch
Präsident der kantonalen FDP



Ignazio Cassis
Bundesrat



Daniel Jositsch
SP-Ständerat

Kämpferisch gab sich auch Parteipräsident Hans-Jakob Boesch. «Die anderen Parteien behaupten, für die Freiheit zu kämpfen, aber eigentlich wollen sie die Leute zu ihrem Glück zwingen.» Die FDP hingegen nehme die Menschen, wie sie seien. Verbote, die den Arbeitsplatz zerstörten, seien der falsche Weg. Auf Herausforderungen wie den Klimawandel gelte es vielmehr mit klugen Lösungen zu reagieren.

Ständerat Ruedi Noser knüpfte an einen aktuellen Slogan an: «Für Arbeit braucht es Arbeitgeber.» Er habe eine Lehre gemacht, eine Firma gegründet und Hunderte Arbeitsplätze geschaffen. «Ich weiss, dass man den Franken, den man ausgibt, erst verdienen muss.» Das unterscheide ihn von anderen Kandidaten. Noser zählte die Erfolge der vergangenen Legislatur auf: Man habe den Finanzausgleich zugunsten Zürichs an-

gepasst und sämtliche Anliegen des Kantons in die Neuauflage der Unternehmenssteuerreform einbringen können.

Stargast des Zürcher Wahlauftritts war allerdings ein Tessiner. Bundesrat Ignazio Cassis nutzte den letzten Tag, bevor für Magistraten eine zweimonatige Karenzfrist anbricht, für einen beschwingten Auftritt. «Geniessen Sie den Abend, ab morgen ist finito.» Der Sitzzuwachs bei den Wahlen sei nicht das Ziel, sondern lediglich ein Mittel. Das Ziel sei vielmehr eine marktorientierte Gesellschaft. Dieses Modell sei von verschiedenen Seiten bedroht, obwohl es den Menschen so gut gehe wie noch nie in ihrer Geschichte. Man müsse aus der gegenwärtigen Endzeitstimmung herauskommen und die Zukunft auch einmal «herbeischnen». Er wolle, dass seine Zuhörerinnen und Zuhörer diese Botschaft weitertragen. Der Appell passte

zur Grundstimmung des Zürcher Freisinns, der an diesem Abend wiedererwonnene Zuversicht ausstrahlte.

Auch die Zürcher SP hat sich aus der politischen Sommerpause zurückgemeldet. Unter dem Titel «Keine erfolgreiche Umweltpolitik ohne die SP» stellten die Nationalräte Thomas Hardegger und Priska Seiler Graf sowie der Ständerat Daniel Jositsch am Sonntag Forderungen und Vorstösse zum Thema der Stunde vor. Es handle sich um Ergänzungen und Konkretisierungen zum «Marshall-Plan», den die nationale Partei vor den Ferien präsentiert hatte.

Die Wahl des Themas gab dem Trio nicht nur Gelegenheit, die Verdienste aus der Vergangenheit hervorzuheben, die sich die Partei beim Umweltschutz erworben habe. Man konnte auch Einigkeit demonstrieren. Die SP bestehe ja aus mehreren Flügeln, sagte Jositsch, der das sozialliberale Forum mitgegründet hatte. Seines Wissens gebe es aber keine unterschiedlichen Positionen, wenn es um den Schutz natürlicher Ressourcen gehe.

Der Anwalt und Strafrechtsprofessor Jositsch referierte aber nicht über die Energiewende, sondern über Verbesserungen im Tierschutz. Zum Beispiel soll eine Pflicht zur Installation von Videokameras in Schlachthöfen helfen, Tierschutzverstössen vorzubeugen oder solche aufzuklären. Die Fleischproduzenten Bell und Micarna haben bereits frei-

willig Kameras angebracht. Priska Seiler Graf, die Co-Präsidentin der Kantonalpartei und Stadträtin von Kloten, legte den Schwerpunkt auf den Flugverkehr – beziehungsweise die CO₂-ärmere Alternative. Sie redete nicht nur einer Flugticketabgabe und einer Kerosinbesteuerung das Wort, sondern forderte auch eine Offensive für attraktivere Bahnverbindungen in die europäischen Metropolen. Insbesondere das Nachtzugangebot müsse wieder erweitert und ausgebaut werden.

Die Forderungen Hardeggers betreffen den Gebäudebereich. Er möchte beispielsweise Elektrizitätswerken eine Mindestabgeltung für Strom aus Plus-Energie-Häusern vorschreiben oder die gesetzlichen Regulierungen so anpassen, dass mehr Mietliegenschaften energetisch saniert werden, gleichzeitig aber die Anliegen der Mieter berücksichtigt werden. «Sie sollen nicht die Zeche zahlen müssen», sagte Hardegger. Allgemein glaube er, dass mehrheitsfähige Lösungen für die Energiewende nicht auf höheren Lebenshaltungskosten oder dem Verzicht aufbauen könnten, sondern nur auf Lenkungsabgaben. Auf die Frage, was mit dem erhobenen Geld neben den Krankenkassenprämien noch verbilligt werden könnte, nannte Hardegger als Beispiele ÖV-Tickets oder Steuergutschriften. Alle drei Politiker waren sich aber einig, dass dieser Punkt zu grösseren Debatten führen dürfte.