

# «Wenn wir weniger Autos in der Stadt wollen, brauchen wir einen attraktiven öV»

Stadtrat Michael Baumer warnt davor, die Qualität des öffentlichen Verkehrs aufs Spiel zu setzen



«Corona hat exemplarisch gezeigt, was passiert, wenn die Leute den öV meiden», sagt Michael Baumer.

KARIN HOFER / NZZ

Herr Baumer, der ehemalige VBZ-Direktor Guido Schoch kritisiert, in Zürich werde der öV geopfert. Zugunsten des Velos würden Busspuren aufgelöst. Wie schätzen Sie seine Kritik ein? Guido Schoch ist ein langjähriger Verfechter des öV. Sein Wort hat Gewicht. In einigen Punkten hat er seine Kritik sicher zugespielt. Aber es ist so, dass der Druck auf den öffentlichen Raum zunimmt – nicht nur vom Velo, sondern zum Beispiel auch von Massnahmen zur Hitzeminderung oder der Begrünung. Das sind berechnete Anliegen, aber die Qualität des öV sollte nicht darunter leiden. Der öV in der Stadt Zürich hat in den vergangenen 25 Jahren um 40 Pro-

zent zugenommen. Die Gefahr besteht in der Tat, dass man diesen Erfolg als Selbstverständlichkeit annimmt. Dass man einzelne Verschlechterungen hinnimmt, die für sich keinen grossen Abbau bedeuten, die sich aber summieren.

Wie sehr schmerzt der Spurbau die VBZ heute? Wir spüren diesen Abbau, keine Frage.

Kritiker monieren, dass die VBZ mit dieser Herausforderung schlecht umgehen – nämlich rein defensiv.

Diese Ansicht scheint mir ziemlich überholt zu sein. Bei jedem einzelnen Bauvorhaben diskutieren wir intensiv mit

dem Tiefbauamt. Es gibt innovative Lösungen, wie in der Hohlstrasse, wo wir auf einer Busspur zwei entgegenkommende Fahrzeuge fahren lassen können. Fallweise kann man auch ein paar Meter Busspur aufgeben, je nachdem kann man den öV an Lichtsignalen noch stärker bevorzugen. Aber da sind wir vielfach schon sehr nahe am Optimum. Letztlich ist es klar: Eigentrassees sind zentral, damit der öV pünktlich und somit attraktiv bleibt.

Sind Sie bei der strategischen Sicht, der Vogelperspektive, innovativ genug? Auf jeden Fall. Wir haben eine Vision für den öV im Jahr 2050 entwickelt. Da

geht es um neue Infrastrukturprojekte und konkret um zwei öV-Ringe, die wir um den Stadtkern legen wollen. Heute ist der öV sehr stark auf das Zentrum ausgerichtet. Aber die Strategie umfasst gerade nicht nur die Infrastruktur, sondern auch digitale Angebote oder auch Ideen wie den On-Demand-Quartierbus «Pikmi». In Affoltern bauen wir eine neue Tramlinie. Da kann man doch nicht sagen, dass wir uns nicht nach der Nachfrage richten würden. Wir bauen dort aus, wo die Stadt wächst.

Sven Sobernheim, grünliberaler Stadtparlamentarier, sagt, Tram und Bus brauche es immer weniger, dank der S-Bahn und weil man ab den Bahnhöfen E-Bikes und dergleichen nutzen kann. Hat er recht?

Der Effekt der S-Bahn ist ja unbestritten. Aber es braucht Tram und Bus als Verteiler. Der Erfolg des öV ist gerade die Kombination von beidem.

Schauen wir uns Ihr Ringmodell an: Dort ist eine Tramlinie zwischen Oerlikon und Altstetten durch den Höggerberg geplant. Gerade zwischen diesen beiden Bahnhöfen gibt es seit 2017 eine Direktverbindung.

Ja, aber es braucht auch die Anbindung der Quartiere. Ein Beispiel: Wenn Sie in Högger wohnen, sind Sie heute mit dem öV länger an den See unterwegs als jemand, der in Winterthur wohnt.

Das Problem bleibt: Der Strassenraum ist in Zürich zu eng für die vielen Bedürfnisse. Es gibt Leute, die der vor Jahrzehnten beendigten U-Bahn-Idee noch immer anhängen. Wie stehen Sie dazu?

Ich bin offen. Natürlich: Eine komplette Systemumstellung ist unrealistisch und wäre nicht zu finanzieren. Aber man sollte sich unterirdischen Strecken nicht verschliessen.

Sie haben vor zwei Jahren ja selbst eine Tunnel-Idee angeregt, die unterirdische «Forschungslinie» vom Lengg-Quartier bis zum Flughafen. Gibt es diese Idee noch?

Ja, es gibt sie noch, aber wahrscheinlich hat anderes höhere Priorität. Der äussere südliche Ring – die Verbindung zwischen Altstetten und Enge – wird kaum ohne unterirdische Strecken auskommen. Da befinden wir uns in der konkreten Planung.

Aber eine U-Bahn-Stadt wird Zürich nicht mehr werden.

Nein. Aber wenn wir die beiden Ringe bauen und das heutige S-Bahn-Kreuz am HB damit ergänzen, kommt dies dem U-Bahn-Netz anderer Städte nahe.

Um einen letzten Kritikpunkt aufzunehmen: Gestritten werde jetzt um die Raumverteilung zwischen Velo und öV – dabei gelte es doch, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren, der den öV oft behindere. Auch da seien die VBZ zu wenig aktiv, moniert der grüne Gemeinderat Markus Knauss.

Dieses Argument finde ich nun doch sehr merkwürdig. Man kann kaum sagen, dass sich die Stadt Zürich in den letzten Jahren politisch besonders für

«Der Effekt der S-Bahn ist ja unbestritten. Aber es braucht Tram und Bus als Verteiler.»

den Autoverkehr eingesetzt habe. Man darf nicht vergessen: Die vielen Eigentrassees sind fast ausschliesslich auf ehemaligen Autospuren entstanden. Und Corona hat exemplarisch gezeigt, was passiert, wenn die Leute den öV meiden. Ja, einige steigen aufs Velo um. Aber eben auch viele auf das Auto. Deshalb ist es für mich klar: Wenn wir weniger Autos in der Stadt wollen, brauchen wir einen attraktiven öV.

Interview: Michael von Ledebur

## Grünliberale schicken Benno Scherrer ins Rennen

Die Partei will erstmals seit 2007 in die Zürcher Kantonsregierung zurückkehren

ZENO GEISSELER

Die Zürcher Grünliberalen treten mit ihrem Kantonsrat Benno Scherrer bei den nächsten Regierungswahlen an. Dies haben die Mitglieder am Dienstagabend an einer ausserordentlichen Parteiversammlung in Zürich entschieden. Scherrer hat sich klar gegen die frühere SP-Nationalrätin Chantal Galladé durchgesetzt. Auf Scherrer entfielen in einer offenen Abstimmung 147 Stimmen, Galladé erhielt nur 37; 9 Personen enthielten sich. Zuvor war ein Antrag auf eine Zweierkandidatur klar abgelehnt worden.

Der 57-jährige Benno Scherrer lebt in Uster und ist ein Grünliberaler der ersten Stunde. Er wurde 2007 mit der ersten GLP-Delegation in den Kantonsrat gewählt, dem er bis heute angehört. Scherrer arbeitet als Berufsschullehrer und Präsident der Sekundarschule Uster. 2021 wurde er zum Präsidenten des Kantonsrats gewählt – er war der erste Grünliberale in diesem Amt.

### Dreipunkteprogramm

Scherrer skizzierte ein Dreipunkteprogramm für den Kanton Zürich. Es brauche eine progressive Energiepolitik, eine moderne Bildungspolitik und eine liberale Wirtschaftspolitik. Unter anderem seien Firmengründungen zu vereinfachen und Startups zu fördern.

«Der Wirtschaft und dem Gewerbe muss es gutgehen», sagte er. Als Kantonsrat kenne er die Dossiers und die Menschen, er wisse, wer wo an den Dossiers zerre. Sollte er in die Regierung gewählt werden, wolle er am liebsten die Volkswirtschaftsdirektion übernehmen.

Chantal Galladé betonte, dass die Ökologie und eine liberale Wirtschaft



Benno Scherrer  
GLP-Kandidat  
für den Regierungsrat

und Gesellschaft kein Widerspruch seien. «Ökologie hat viel mit Forschung und Innovation zu tun», sagte die 49-jährige Winterthurerin. Es gelte, mehr Farbe und mehr Vielfalt in die Regierung zu bringen – und offen zu sein für Neues. «65 Prozent der Kinder, die jetzt in die Schule kommen, werden in Berufen arbeiten, die es heute noch gar nicht gibt», sagte sie.

Chantal Galladé war beinahe drei Jahrzehnte bei den Sozialdemokraten aktiv gewesen, davon 6 Jahre im Zürcher Kantonsrat und 15 Jahre (2003–

2018) im Nationalrat, wo sie sich als Sicherheitspolitikerin profiliert hatte. Den SP-Kurs konnte sie allerdings je länger, je weniger mittragen. 2019 wechselte sie zu den Grünliberalen. «Als ich vor 30 Jahren in die Politik ging, gab es eben noch keine Grünliberalen», sagte sie. In der SP sei sie Teil des sozialliberalen Flügels gewesen.

Galladés grösstes Kapital war ihre Bekanntheit. Sie ist ein Liebling vieler Medien. Die «Schweizer Illustrierte» hat 45 Mal über sie berichtet, 5 Mal war sie zu Gast in der Talk-Sendung von Roger Schawinski. Selbst die «Weltwoche» widmete Galladé vor ihrem Abschied aus Bundesbern 2018 ein wohlwollendes Porträt («Abgang einer Frohnatur»). Auf «Radio 1» hat sie bis heute eine Kolumne. Mehrere Grünliberale plädierten aufgrund ihrer Bekanntheit dafür, Galladé zu nominieren. Sie habe die grösseren Wahlchancen.

### In der Champions-League

Der GLP-Co-Präsident Nicola Forster sprach davon, dass die GLP als vierstärkste Partei in die Champions-League der Zürcher Politik aufgestiegen sei. «Es ist offensichtlich, dass wir einen Platz in der Regierung verdient haben, auch wenn das die anderen Parteien nicht so sehen.»

Die Zürcher Grünliberalen waren in ihren Anfangsjahren schon einmal

in der Kantonsregierung vertreten gewesen. Der Sitz war ihnen allerdings kampfflos in den Schoss gefallen: Die Grüne Regierungsrätin Verena Diener wechselte 2004 zur GLP, die sie mitgegründet hatte. Als sie sich 2007 aus dem Regierungsrat zurückzog und in den Ständerat wechselte, konnte die junge Partei den Sitz in der Kantonsregierung nicht verteidigen. Bis heute sind sämtliche Anläufe für eine Rückeroberung gescheitert.

### Was macht Mario Fehr?

Bis jetzt haben sechs von sieben Regierungsmitgliedern offiziell angekündigt, für eine weitere Amtszeit zu kandidieren. Ausserdem haben die FDP und die SP, die gegenwärtig nur je einen Sitz in der Regierung halten, jeweils eine weitere Person nominiert.

Als einziger Regierungsrat hat der Sicherheitsdirektor Mario Fehr (parteilos, früher SP) seine Pläne noch nicht öffentlich gemacht, doch auch ihm werden Ambitionen für eine weitere Legislatur nachgesagt. Tritt er nochmals an, werden zehn Personen um die sieben Sitze buhlen – mindestens. Läuft es wie in früheren Jahren, werden auch kleinere Parteien wie die AL, die EDU und die EVP das Feld bereichern. Die Regierungswahlen sind am 12. Februar 2023. Am gleichen Tag wählt der Kanton Zürich auch ein neues Parlament.

## Initianten halten an Projekt für Surfpark fest

sho. Ende April erlebten die Pläne für einen Freizeit- und Surfpark in Regensdorf einen herben Rückschlag. Das Bau- und Verkehrsgericht hob einen Beschluss der Gemeindeversammlung vom März 2019 auf. Die Erweiterung der Erholungszone Wisacher sollte die Voraussetzung schaffen für den Bau einer der grössten Surfanlagen in Europa samt einem Freibad. Gegen die Ausscheidung von 7,7 Hektaren Fläche, davon ein grosser Teil gutes Ackerland, wehrten sich neben Anwohnern auch Landwirte mit Unterstützung des Zürcher Bauernverbandes. Insgesamt seien die Interessen von Regensdorf und jene der privaten Initianten nicht derart gewichtig, dass sie diese Umzonung zu rechtfertigen vermöchten, befanden die Baurichter.

Im Mai gab die Gemeinde Regensdorf bekannt, dass sie den Entscheid an das Verwaltungsgericht weiterziehe. Die kantonale Baudirektion, die über die Genehmigung des regionalen Richtplans in das Verfahren involviert war, verzichtete dagegen. Nun hat die Projektgesellschaft Waveup Creations AG bekanntgegeben, dass sie sich der Beschwerde der Gemeinde anschliesst. Das erstinstanzliche Urteil des Bau- und Verkehrsgerichts sei «nicht nachvollziehbar», schreibt sie in der Mitteilung. Sie sei weiterhin vom Standort Regensdorf für einen Surfpark überzeugt und wisse, dass daran ein öffentliches Interesse bestehe.