

FDP-Stadtrat präsentiert sich als Grüner



Mit Feuer bei der Sache: Andres Türler will weitere vier Jahre im Amt bleiben.

Fotos: Andreas J. Minor

Andres Türler tourt mit Energiespartipps durch die Quartiere. Betreibt er schon Wahlkampf? Und wie sieht Zürichs Energiezukunft aus?

Andreas Minor und Pia Meier

Andres Türler, in der ganzen Schweiz wird immer mehr Strom verbraucht. Wie sieht die Tendenz in Zürich aus?

Die Tendenz ist steigend, jedoch nicht so stark wie in der übrigen Schweiz. Wir tun aber alles, um Strom zu sparen. Denn Kilowattstunden, die wir nicht verbrauchen, sind die ökologischsten. Weil wir diese Kilowattstunden erst gar nicht

produzieren müssen.

Das EWZ bolzt dank dem höheren Verbrauch Umsatz. Das kommt auch der Stadtkasse zugute. Warum können Sie sich trotzdem nicht darüber freuen?

Nein, die Zunahme des Stromverbrauchs freut mich überhaupt nicht. Eigentlich müssten wir weniger Strom brauchen. Denn in 30 Jahren werden wir ohne Kernenergie auskommen müssen, die heute rund die Hälfte des Strombedarfs deckt. Diesen Anteil gilt es frühzeitig durch erneuerbare Energien zu decken. Das EWZ ist in der feudalen Lage, momentan noch mehr Strom produzieren zu können, als wir brauchen. Und das nur, weil unsere Vorgängerinnen und Vorgänger rechtzeitig in die Stromzukunft investiert haben. Genau dies müssen wir nun auch

tun, zum Beispiel am 17. Mai, wenn wir über die Vorlage zur Windenergie abstimmen.

Wie könnte man in Zürich weiter Energie sparen? Und wir meinen wirklich sparen ...

Energiesparen wollen bedeutet vor allem: Bessere Hausisolationen bei Neubauten und Sanierungen realisieren, im Verkehr auf kleinere, leichtere und sparsamere Fahrzeuge setzen, neue Antriebsarten einführen, und natürlich: den öffentlichen Verkehr mehr benutzen.

Die 2000-Watt-Gesellschaft ist eine Vision. Selbst die Grünen bezweifeln ihre Erreichbarkeit. Wie wollen Sie die 2000-Watt-Gesellschaft konkret erreichen?

Tatsächlich ist die 2000-Watt-Gesellschaft, die wir in unserer Ver-

fassung festgeschrieben haben, eine Zukunftsvision. Ob wir diese in zehn, zwanzig oder erst in fünfzig Jahren erreichen, ist mir nicht das Allerwichtigste dabei. Viel wichtiger ist: Wir haben uns über alle Parteigrenzen hinweg aufgerafft. Und wir haben uns auf das gemeinsame Ziel 2000-Watt-Gesellschaft geeinigt. Zusammen werden wir dieses Ziel nun konsequent anstreben. Bei jeder Entscheidung, die in Zürich gefällt wird, werden die Kriterien der Nachhaltigkeit eine Rolle spielen.

Was tun Sie fürs Energiesparen?

Ich habe die Kellerdecke und den Estrich saniert. Die Stand-by-Geräte stelle ich in der Nacht aus. Aber offengestanden: Auch ich bin kein Energieengel. Bei strömendem Regen nehme auch ich das Tram statt das Velo. Und wenn ich etwas transportieren muss, nehme ich das Auto.

Das ist der Punkt, der mich stört: Den Leuten wird vorgegaukelt, wir könnten weiterhin auf grossem Fuss leben. Man müsse sich nicht einschränken.

Die Stromzukunft steht auf drei Säulen: Strom sparen, Energieeffizienz steigern, neue erneuerbare Energien fördern. So wollen wir die Versorgung der Zukunft sicherstellen.

Ohne Einschränkungen wird dies wohl nicht gehen, ansonsten steigt der Verbrauch weiter, bei immer mehr Leuten in der Stadt ...

Zusammen mit der ETH haben wir verschiedene Szenarien durchgerechnet. Zwei sind eher unrealistisch: Dass Zürich bis 2050 so aussieht wie Frankfurt. Und dass wir bis 2050 die 2000-Watt-Gesellschaft bereits eingeführt haben. Doch sehen wir uns das Szenario «ambitiös» an, stellen wir fest, dass wir uns schon heute auf diesem Weg befinden. Bleiben wir weiterhin auf diesem Pfad, haben wir bis 2050 nur eine leichte Steigerung.

... eben: eine Steigerung des Stromverbrauchs.

Ja, bei mehr Einwohnern in der Stadt. Es wird mehr Strom brauchen. Doch der Rest der Schweiz läuft ganz anderen Höhen entgegen. Wir in Zürich müssen auf lange Sicht die Kernenergie ersetzen, brauchen neue Konzessionen für die Wasserkraftwerke, müssen neue erneuerbare Energiequellen wie Wind- und Solarenergie, Geothermie, Energie aus Biomasse und andere erschliessen. Dies alles, damit wir unseren Bedarf möglichst mit eigenen Kraftwerken decken können. Können wir das nicht, werden wir unweigerlich dem freien Strommarkt ausgesetzt. Dann müssen wir unseren Strom auf dem Weltmarkt einkaufen – und das ist wesentlich teurer. Wir müssen sparsamer und effizienter mit der Energie umgehen.

Sie touren zurzeit durch die Quartiere mit Ihren Energiespartipps. Sehen Sie einen Erfolg? Oder betreiben Sie schon Wahlkampf?

Nein, die Aktionen sind eine Folge der Abstimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft vom 30. November, und wir haben im Dezember damit begonnen. Es geht mir nicht um Wahlkampf, sondern ich will mich auch persönlich für das Stromsparen engagieren. Wir wollen mit den Publikumsaktionen näher zu den Leuten, um sie fürs Thema zu sensibilisieren.

Sie sind mit Feuer bei der Sache. Treten Sie 2010 noch einmal an?

Nun, ich habe das eine oder andere Thema, welches ich gerne auf die Schiene bringen würde. Daher trete ich gerne nochmals an.

Die FDP tut sich schwer. Sie verliert zunehmend die Gunst der Wähler. Bangen Sie um Ihren Stadtratssitz bei den Wahlen 2010? Wegen der Grünen wird es eng für die FDP mit drei Sitzen

Bei uns in der Stadt Zürich werden Köpfe in den Stadtrat gewählt. Ich stehe für Nachhaltigkeit und für ei-

ne gute Versorgung der Stadt Zürich. Drei Eigenschaften stehen bei meinen Entscheidungen im Mittelpunkt: ökologisch, ökonomisch und sozialverträglich. Ich habe in den letzten acht Jahren den Tatbeweis erbracht: Die Stadt Zürich auch in Zukunft zu versorgen, die günstigsten Strompreise in der Schweiz und grosse Autonomie im Festlegen der Strompreise zu haben. Zurzeit ist zudem eine Weisung im Gemeinderat, den Wassertarif zu überarbeiten, womit dieser im Durchschnitt 20 Prozent günstiger würde. Das ist mein Leistungsausweis. Wenn das Stimmvolk denkt, das ist gut, wird es unabhängig von der Partei meinen Namen auf den Stimmzettel schreiben.

Bei all diesem Engagement, das Sie zeigen, erhält man den Eindruck, Sie wollen Ihrem Departement treu bleiben?

Da will ich nicht widersprechen.

Bereits jetzt sind Tram- und Buslinien voll ausgelastet. Doch noch mehr Leute sollen den öffentlichen Verkehr benutzen. Kommen Sie da nicht an Kapazitätsgrenzen? Und wie reagieren Sie: mit Taktverdichtungen, grösseren Fahrzeugen, einer Stadtbahn?

(lacht) Eine Stadtbahn sehe ich nicht. Eine solche wäre jenseits vom Erreichbaren. Eine solche Bahn wäre vielleicht wünschbar, aber vor Jahrzehnten – da war ich noch nicht stimmberechtigt – wurde anders entschieden. Heute brauchen wir mit unserem sehr guten S-Bahn-Netz nichts Neues im Bereich öffentlicher Verkehr unter dem Boden. Ein weiteres Verkehrsmittel wäre nicht bezahlbar, und überhaupt müsste der Kanton es bezahlen, was er nicht tun wird. Eine Verbesserung könnten die Stadtzürcher selber bewirken. Sie benützen nämlich vor allem ihre bevorzugten öffentlichen Verkehrsmittel und nicht die effizientesten. Hier könnte man noch viel herausholen, indem man ihnen die verschiedenen Möglichkeiten ins Bewusstsein

bringt. Es besteht auch noch Optimierungspotenzial, wenn man zum Beispiel mit Bussen tangential fährt. Wir überwachen die Kapazitäten sehr genau. Sofortmassnahmen sind sicher Taktverdichtungen. Neue grössere Fahrzeuge einzusetzen, wie zum Beispiel den Doppelgelenkbus auf der Linie 31, braucht Zeit. Wir sind jetzt daran, das Pflichtenheft fürs neue Tram anzuschauen. Auch da schauen wir die Kapazitäten an. Je mehr Leute mit einem Fahrzeug fahren, desto günstiger ist es. Volkswirtschaftlich ist es wichtig, dass in erster Linie diejenigen, die das Auto brauchen (Monteure, Lieferanten etc.), die Strasse nutzen können, und die anderen das Tram nehmen. So ist die Strasse frei, für die, die sie brauchen. Wir wollen einen guten öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen, zu guter Qualität und zu gutem Preis.

Um Stosszeiten abzusichern, braucht es ja einen immensen Wagenpark. Verursacht dies nicht grosse Kosten?

Auf 40 Jahre 3,7 Millionen für ein Cobra, das ist nicht entscheidend. Die Personalkosten sind hoch und fallen viel stärker ins Gewicht als die Ausgaben für die Fahrzeuge. Ein Fahrzeug im Betrieb kostet eine halbe Million pro Jahr, und das sind vor

allem Lohnkosten. Ein Tram im Depot kostet bedeutend weniger, es muss aber bereit sein als Ersatz, zur Verstärkung der Linien. Der zusätzliche Kurs zu Hauptverkehrszeiten ist bereits im Fahrplan.

Das Cobra-Tram macht Probleme, das Tango macht Probleme. Gibt es kein Tram, das sich für Zürich eignet?

(bestimmt) Das Tango-Tram gehört nicht uns. Wir wurden für Probefahrten angefragt. Alle Hersteller dürfen ihre Trams hier fahren lassen, denn diese fahren im normalen Netzsystem. Ein neues Tram ist keine einfache Geschichte. Mit der Verfügbarkeit des Cobras sind wir aber nicht schlechter dran als mit anderen Trams.

Aber warum fährt dann ein Basler Tram in Zürich? Was bringt das der Stadt?

Der Hersteller Stadler hat uns angefragt. Damit sollen die ersten Reaktionen der Bevölkerung aufgenommen werden. Es ist eine Art Marktforschung, das heisst, wir machen Umfragen, ob dieses Tram akzeptabel wäre. Wir machen das mit jedem Tramhersteller, der Interesse hat. Wir haben keine Hintergedanken. Übrigens wird auch Bombardier kommen, um ein Tram bei uns in Zürich fahren zu lassen.

Hersteller lassen in Zürich ihre Trams Probe fahren. Das ist neu, oder?

Nein, das haben wir auch schon mit Bussen gemacht, z.B. mit dem Genfer Doppelgelenkbus. Wir schauen, ob es bei uns funktioniert. Diese Erfahrungen werden ins Pflichtenheft einfließen.

Also ist der Entscheid noch offen?

Ja, die ersten Trams der ersten Serie des Trams 2000 müssen in 7 bis 10 Jahren ersetzt werden. Jetzt ist es langsam Zeit, sich Gedanken zu machen. Es gibt sicher mindestens drei mögliche Bewerber im näheren Umfeld, die sich auf eine Ausschreibung melden können, aber auch weitere Hersteller im In- und Ausland können teilnehmen.

Werden neben Namen wie Sihlcity nun auch solche wie Center Eleven oder UBS für Haltestellen eingeführt?

Sihlcity ist eine Ortsbezeichnung, was diese Bezeichnung für eine Haltestelle rechtfertigt. Wir benennen keine Haltestellen mehr nach Firmen. Ein Grund ist, dass diese Namen vielleicht irgendwann nicht mehr existieren wie beispielsweise die Rentenanstalt, die heute Swiss Life heisst. Zwei Jahre später gab es Eschenmoser nicht mehr. Deshalb gilt: Ortsbezeichnungen ja, Firmennamen nein.



In Energiefragen setzt Türler auf die «eigene Produktion, da wir sonst auf dem freien Markt kaufen müssten».