



Essay

5000 Schüler zur Stosszeit

Der Bund will die Verkehrspolitik effizienter gestalten. Was in den kürzlich vorgestellten Massnahmen fehlt, sind Überlegungen, die Gymnasien besser zu verteilen.

Von Reiner Eichenberger und Cyril Lilienfeld

Globalisierung und Einwanderung prägen die Schweizer Politik. Politiker und Experten fordern für unseren Erfolg im globalen Wettbewerb neben tiefen Steuern vor allem mehr Bildung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, da sonst aufgrund des schnellen Bevölkerungswachstums der Verkehrskollaps drohe. Manche jetzt von der Regierung anvisierten Massnahmen sind längst überfällig, etwa, dass die riesigen Kosten des öffentlichen Verkehrs auch von den Passagieren mitgetragen werden müssen; andere sind eher fragwürdig, etwa die Pläne zu einer vom Bund gelenkten Agglomerationspolitik. Die meisten Massnahmen bringen jedoch eher zusätzliche Ausgaben und Kostenumverteilung statt tieferer Steuern und Effizienzsteigerung. Dabei gibt es eine ganz einfache Massnahme, die gleichzeitig die Verkehrsinfrastruktur entlastet, die Bildungschancen verbessert und regionalen Ausgleich schafft, und das alles zu tieferen Kosten und mit weniger Stress für die Jugend. Das Wundermittel heisst: Dezentralisierung der Gymnasien.

Die heutige Bildungs- und Verkehrssituation ist in vielen Kantonen, aber ganz besonders im Kanton Zürich absurd. Alle reden davon, die städtischen Bahnhöfe müssten für viele hundert Millionen Franken ausgebaut werden, um die Verkehrsströme in den Griff zu bekommen. Tatsächlich aber werden die Zürcher Bahnhöfe täglich ausgerechnet in der morgendlichen Stosszeit mit über 5000 Schülern überflutet, die aus weiten Teilen des Kantons mit dem öffentlichen Verkehr nach Zürich gekarrt werden. Von den neunzehn kantonalen Gymnasien stehen elf in der Stadt Zürich, drei in Winterthur und nur fünf anderenorts. Fünf von zwölf Bezirken haben kein eigenes Gymnasium. Da die Schüler grösstenteils zur Stosszeit reisen – Schulbeginn ist zumeist zwischen 7.30 und 8 Uhr –, ist die Belastung der Verkehrsinfrastruktur extrem. Vergleicht man die Zahl pendelnder Gymnasiasten mit dem gesamten Passagieraufkommen in der Hauptstosszeit von 7 bis 8 Uhr, kommt man für den Bezirk Meilen auf einen Gymnasiastenanteil am Gesamtverkehr von 52 Prozent und für den Bezirk Horgen von 56 Prozent.

Deshalb brauchen wir keinen schnellen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, sondern eine Reduktion des Stossverkehrs, der in die Zen-

tren geht, durch eine Dezentralisierung der Gymnasien. Während heute die S-Bahnen am Morgen völlig überfüllt nach Zürich hinein und leer hinaus fahren, würden die Schüler dank der Dezentralisierung der Gymnasien die heute leeren Züge nützen können und nicht mehr die zentralen Bahnhöfe belasten. Zudem würden sich für die meisten die Schulwege massiv verkürzen. So hat der Bezirk Horgen beispielsweise 115 000 Einwohner, aber kein Gymnasium. All die Schüler, die seeraufwärts von Horgen wohnen, fahren heute morgens und abends an Horgen vorbei auf ihrem Weg



Absurde Verkehrssituation: Pendler in Zürich.

nach Zürich und brauchen so hin und zurück rund eine Stunde länger, als wenn ihre Schule in Horgen wäre. Selbstverständlich könnten sie in der Zeit sehr viel Klügeres tun, als in verstopften Zügen und Trams zu pendeln.

Die Dezentralisierung der Gymnasien würde die Bildung massiv verbessern. Heute scheitert die allseits geforderte Erhöhung der Maturandenquote daran, dass mit ihr eine Senkung der Qualität droht. Mit der Dezentralisierung der Gymnasien liesse sich hingegen die gleiche Maturandenquote mit besseren Schülern oder eine höhere Maturandenquote ohne Qualitätsverlust erreichen. Denn be-

kanntlich hängt der Gymnasiastenanteil einer Gemeinde stark von ihrer Distanz zum nächsten Gymnasium ab. Das ist ein Hauptgrund dafür, dass heute der Gymnasiastenanteil in den eher abgelegenen Kantonsteilen weit unter dem Kantonsdurchschnitt von rund zwanzig Prozent und in den zentrumsnahen Gemeinden weit darüber liegt, obwohl die Kinder überall gleich intelligent sind. Mit der Dezentralisierung der Gymnasien würde die durchschnittliche Distanz aller Gemeinden zum nächsten Gymnasium massiv abnehmen, wodurch aus allen Kantonsteilen die schulisch besten zwanzig Prozent oder mehr der Schüler fürs Gymnasium rekrutiert werden könnten.

Dezentralisierung ist billiger

Gegen die Dezentralisierung der Gymnasien wird zumeist eingewandt, sie sei teuer. Das ist falsch. Sie ist viel billiger als die reale Alternative, der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wegen deren Überlastung. Zudem sind die Schulen in der Stadt Zürich – richtig gerechnet – viel teurer als die auf dem Land. Die zentralen städtischen Gymnasien müssen nach und nach saniert und renoviert werden, was oft teurer kommt als ein Neubau auf dem Land.

Zuweilen wird argumentiert, die Verkehrsinfrastruktur könnte leichter entlastet werden, indem der Schulbeginn der Gymnasien verschoben würde. Das funktioniert nicht. Ein Schulanfang zwischen 8 und 9 Uhr bringt nichts, weil auch dann noch Verkehrsstosszeit ist, und ein noch späterer Schulanfang würde bedeuten, dass das Schulende und damit die Rückreise der Schüler in die Abendstosszeiten fallen, wo genauso ein Verkehrsinfarkt droht wie zu den morgendlichen Stosszeiten. Deshalb gibt es zur Entlastung des öffentlichen Verkehrs, zur Verbesserung der Bildung und zur Kostensenkung nur ein Rezept: die Dezentralisierung der Gymnasien. Das Rezept lässt sich auf andere Schultypen übertragen, und es gilt für alle Kantone, ganz besonders aber für den Kanton Zürich.

Reiner Eichenberger ist ordentlicher Professor für Theorie der Wirtschafts- und Finanzpolitik an der Universität Freiburg.

Cyril Lilienfeld ist Master-Student an der Universität Freiburg und hat eine Forschungsarbeit zur Dezentralisierung der Gymnasien verfasst.