

Reformierte Jugendarbeit vier Tage auf Achse

Wetzikon Gestern Morgen startet der Jugendzug der Reformierten Kirche seine Reise in Wetzikon. Was es damit auf sich hat, erklärt Erfinder Bernhard Jäggle von den Reformierten Kirchen Egg und Maur.



Bernhard Jäggle, Jugendarbeiter der Reformierten Kirchen Maur und Egg, hat den Jugendzug erfunden. Gestern machte die Komposition in Wetzikon halt. Foto: Seraina Boner

David Kilchör

«Auf Gleis eins fährt ein, der Jugendzug-punkt-zeha.» Die Ansage gestern Morgen irritiert. Um 9.51 Uhr fährt in Wetzikon üblicherweise gar kein Zug ein. Nie. Und was ein Jugendzug-punkt-zeha sein soll, weiss hier auch niemand.

Kein Wunder. Der Jugendzug – übrigens in Wahrheit eher ein Oldtimer – ist ein Prototyp der Reformierten Kirche; er hat erst einen einzigen Halt in den Achsen, am Zürcher Hauptbahnhof auf Gleis 11. Dort stand er eine volle halbe Stunde lang. «Das wäre üblicherweise nicht möglich», sagt Jürg Hanselmann vom Verein Dampflokomotiv-Depot aus Full-Reuenthal.

Bern nicht befahrbar

Er hat die Strecke geplant; oder eher ins dicht befahrene Streckennetz der SBB reingequetscht. Das Unterfangen schien zu Beginn ein Ding der Unmöglichkeit. Immerhin klappert der Zug in vier Tagen Stationen wie Aarau, Biel, Interlaken und St. Gallen ab. «Dazu kommt auch noch, dass der Bahnhof Bern über Aufahrt wegen einer Grossbaustelle nicht befahrbar ist», sagt Hanselmann. Doch irgendwie brachte er es trotzdem hin. «Unmöglich gibts nicht.»

Diesen Aufwand haben Hanselmann und diverse andere Planer von verschiedenen Gruppierungen für eine Idee von Bernhard Jäggle betrieben. Er ist Jugendarbeiter der Reformierten Kirchen Egg und Maur und verfolgt mit dem Projekt «Jugendzug» ein grösseres Ziel. «Es geht mir darum, die schweizweite kirchliche Jugendarbeit sichtbar zu machen.»

Der Jugendzug funktioniert so, dass 50 Passagiere aus Kreisen der Reformierten Jugendarbeit vier Tage lang auf Schienen

durch die Schweiz unterwegs sind. Ein Teil dieser Passagiere macht den Trip mit, um eigene Jugendprojekte vorzustellen, ein Teil ist primär zum «Konsumieren» da. Das Interesse aller Teilnehmer hat dabei mit Eigeninitiative zu tun.

Timon Mathis, Cevi-Leiter aus Maur, sagt: «Man muss nicht zwingend in einer Leitungsfunktion sein, um hier mitzufahren. Aber man sollte zumindest diese Perspektive haben.» Denn auf dem Viertagestrip geht es darum, andere Formen der Jugendarbeit kennenzulernen. «Und das bringt einem vor allem dann etwas, wenn man neue Ideen für Initiativen in der eigenen Jugendarbeit sucht.»

Fehlende Vernetzung

Mathis hat Jäggle beim Erarbeiten des Projekts mitgeholfen. «Das Netz der kirchlichen Jugendarbeit ist schweizweit eigentlich riesig. Nur sind die Angebote nicht miteinander vernetzt. Jeder arbeitet für sich, bei sich, lokal oder höchstens regional.» Dabei entstünden überall neue, kreative Ideen. Eine Vernetzung könne Inspiration weit über Kantonsgrenzen hinaus bringen. «Der Jugendzug verfolgt diesen Zweck.»

Bernhard Jäggle hatte das Projekt an sich schon vor einem Jahr zu planen begonnen. Doch umsetzen musste er es letztlich in drei Wochen. «Ich konnte natürlich nichts konkret planen, ohne zu wissen, ob es dann auch durchführbar ist», sagt er. Erst als der Bundesrat am 14. April Gruppen von bis zu 50 Personen mit Schutzkonzepten ermöglichte, konnte er Nägel mit Köpfen machen.

«Es war wirklich spitz»

Dann ging es schnell: Er musste den Dampfbahn-Verein ins Boot holen, Zugführer organisieren

und eben die Strecke ins SBB-Netz einpassen.

Planer Hanselmann grinst: «Es war wirklich spitz. Den letzten definitiven Fahrplan von den SBB haben wir am Mittwochabend nach 17 Uhr erhalten.» Am Donnerstagmorgen um 4 Uhr holte der Zugführer die Lok dann in Basel ab.

In Wetzikon sind die 50 Passagiere mittlerweile ausgestiegen. Die Organisatoren lotsen sie zu zwei schwarzen Minivans, die sie nun zur Kirche Gossau bringen sollen. Diese wird an diesem Mittag einen Einblick in ihre Jugendarbeitsprojekte geben – es ist die erste Station, bevor es am frühen Nachmittag weiter ins luzernische Entlebuch geht. Die Nacht werden die Zuggastagiere dann in Interlaken verbringen – dort befindet sich der Dreh- und Angelpunkt des Viertagestrips.

2022 mit Liegewagen

Jäggle sagt, er sei eigentlich noch froh, dass er wegen Corona noch eine eher abgespeckte Version seines längerfristig angelegten Vorhabens planen musste. «So können wir uns langsam herantasten.» Schon nächstes Jahr soll die Zugkomposition mindestens doppelt so lang sein – und ein festes Nachtlager soll es nicht mehr geben. «Geplant sind dann zwei Liegewagen, in denen wir wie in einem sehr grossen Camper schlafen.»

Auch mehr Passagiere sollen dann mitfahren können. «Wenn man bedenkt, dass das alles so kurzfristig lief, ist die Nachfrage überraschend gross. Wir brachten die 50 Plätze problemlos voll. Und für nächstes Jahr haben sich schon Leute auf die Warteliste setzen lassen.»

Video zum Thema unter [zueriost.ch](https://www.zueriost.ch)

Der Wetziker Stadtrat will weiterhin keinen Fahrbahnhalt

Wetzikon Ob es wegen einer neu gestalteten Bushaltestelle zum Verkehrschaos kommt, sollte eine Testphase zeigen. Das Chaos blieb zwar aus, der Stadtrat kämpft dennoch unbeirrt gegen die Pläne des Kantons.

Der Streit um die Bushaltestelle Wildbach geht in die nächste Runde. Und die Fronten sind nach wie vor verhärtet: Der Wetziker Stadtrat hält an seiner Position fest, dass der Bus Richtung Stadtzentrum wie heute in einer Busbucht halten soll. Der Kanton hingegen will auf der Bahnhofstrasse einen weiteren Fahrbahnhalt einführen.

Hintergrund für die Pläne sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Der Kanton will die Bushaltestellen an seinen Kantonsstrassen schrittweise daran anpassen. Da die bestehende Busbucht in Richtung Oberwetzikon nicht den Vorgaben entsprechend erhöht werden könne, soll sie zurückgebaut werden. Nebst der Fahrbahnhaltestelle beinhaltet das Projekt einen gesicherten Fussgänger- und Veloubergang mit einer Schutzinsel.

Der Stadtrat wehrt sich bereits seit 2018 gegen das Vorhaben. Sein Hauptargument: Er be-

fürchtete einen fast 200 Meter langen Rückstau bis auf die Zürcherstrasse, falls der Bus künftig auf der Strasse hält. Die Streitparteien einigten sich deshalb darauf, dass ein Testbetrieb Klarheit schaffen soll. Die zweiwöchige Versuchsphase fand im vergangenen Herbst statt.

Stadtrat will nicht zahlen

Nun liegen die Ergebnisse vor – und sie sprechen für den Kanton: Wie der Wetziker Stadtrat in einem Beschluss festhält, hat sich gezeigt, dass mit Fahrbahnhaltestellen ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden kann. Die Wahrscheinlichkeit eines Rückstaus bis zur Kreuzung sei sogar während des grossen Verkehrsaufkommens am Abend als klein eingeschätzt worden. Bis in die Kreuzung hätten sich die Fahrzeuge nie gestaut.

Für den Kanton ist die Sache damit klar: Volkswirtschafts- und Baudirektion sowie die Kan-

tonspolizei schliessen aus der Testphase, dass die Haltestelle Wildbach problemlos in eine hindernisfreie Fahrbahnhaltestelle umgebaut werden kann. Auch die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) teilen diese Einschätzung, heisst es im Beschluss.

Der Stadtrat lässt sich davon jedoch nicht beirren. Er steht der Fahrbahnhaltestelle weiterhin ablehnend gegenüber, «obwohl gemäss den Erkenntnissen aus dem Pilotprojekt ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden könnte». Entsprechend lehnt er auch eine Kostenbeteiligung am Projekt ab. Diese würde 35 000 Franken betragen.

Fragile Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse sei ein «fragiles Verkehrssystem», argumentiert der Stadtrat. Dabei träten verschiedene Ereignisse oftmals gleichzeitig auf, die Behinderungen kumulierten sich. Dazu trü-

gen auch die vielen Linienbusse bei, die die Haltestelle praktisch gleichzeitig anfahren. «Entsprechend ist der Verkehrsablauf unabhängig von der Ausgestaltung der Haltestelle als kritisch zu beurteilen.»

«Für den Gesamtstadtrat bestehen im oberen Teil der Bahnhofstrasse bereits mehrere Fahrbahnhalte hintereinander, die den Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr be-

trächtlich behindern», sagt Tiefbauvorstand Pascal Bassu (SP). Der Stadtrat erwartet zudem aufgrund der Umsetzung der Strategie Strassennetz Wetzikon sowie neuer Tempo-30-Zonen auf anderen Strassen künftig zusätzlichen Verkehr auf der Bahnhofstrasse. Auch deshalb setze er sich für die Busbucht ein.

Bei der Baudirektion hat man Kenntnis vom ablehnenden Entscheid aus Wetzikon. «Derzeit

prüfen wir, wie wir damit umgehen», sagt Mediensprecher Thomas Maag. «Rein theoretisch» könnte das Tiefbauamt den Fahrbahnhalt auch ohne die Zustimmung der Stadt erstellen. In der Regel baue der Kanton jedoch nicht gegen den Willen der Stadt. Zur Kostenbeteiligung könne man ebenfalls niemanden zwingen.

Andreas Kurz



Um die Busbucht bei der Haltestelle Wildbach streiten sich Kanton und Stadt seit Jahren. Foto: Manuel Reimann