



Nummer 108  
Dezember 2015

# Zürcher Zweck Frei

## Back on track

Nicht nur die Nachtzüge gehören zurück auf die Schiene – auch die Klimapolitik muss endlich konsequent aufgeleitet werden.

Seiten 4–6, 10–11

# Ich tschäggs nümmä

Wann haben Sie sich zum letzten Mal an den Kopf gelangt? Beim Durchblättern der Zeitung, während der Tagesschau? Gestern? Vor 10 Minuten? Ich auch.

Konsequentes Denken, konsistentes Verhalten und der gesunde Menschenverstand scheinen auf dem Politparkett grossflächig abhandengekommen zu sein. Dieselben Leute, die sich bitterlich darüber beklagen, das Parlament setze den Volkswillen nicht um (z. B. Verwahrungsinitiative), fordern ohne mit der Wimper zu zucken eine zweite Gotthardröhre. Ist das konsistent? Wo bleibt da die Glaubwürdigkeit?

Oder man hat den gesetzlichen Auftrag, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken, und will zugleich die Nachtzüge abschaffen, obwohl das dazu führen wird, dass mehr Reisende aufs Flugzeug umsteigen. Ist das konsequentes, zielgerichtetes Verhalten? Wer um Himmels willen wählt diese Leute, die offenbar nicht mal 1 und 1 zusammenzählen können oder wollen?

Was höre ich da? Aha, man will das am Gotthard so regeln, dass auch mit einer zweiten Röhre von vier befahrbaren Spuren nur zwei benutzt werden, damit sie nicht dem Alpenschutzartikel widerspricht. Aber ja doch. Ich glaube auch an den Samichlaus.

Oh, und wir staunen und lernen: Wenn Ex-Nachtzügler oder -züglerinnen das Flugzeug nehmen, ist dies klimapolitisch irrelevant, weil beim Flugverkehr ausgestossenes CO<sub>2</sub> nicht der Klimabilanz zugerechnet wird. Wow, glauben die Leute, die so argumentieren, dass sie effektiv Klimaschutz betreiben? Eine Buchhalterlehre hätte da besser gepasst als eine Politikerkarriere.

Der gesunde Menschenverstand, der bei Ihnen und mir offenbar noch einigermassen funktioniert, fehlt im Parlament auf eklatante Art. Muss er etwa bei der Garderobe abgegeben werden? Ich bitte Sie, werfen Sie bei den nächsten Wahlen eine Liste mit Personen ein, die eine verantwortungsbewusstere Politik vertreten.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz

Vize-Präsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 5400 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76,

E-Mail: [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch), [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

**Beiträge** Christian Harb, Thibault Schneeberger, Aline Trede, Philippe Koch (pk) **Grafisches Konzept** typisch.ch

**Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Anja Cohen **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil

**Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** April 2016

# Nein, Nein und nochmals Nein!

Im Februar stimmt die Schweiz über eine zweite Gotthardstrassenröhre ab. Auf diese Zwängerei gibt es nur eine Antwort: Nein! **Christian Harb**

Das Timing hätte perfekter fast nicht sein können. Infolge Sanierungsarbeiten muss die Gotthardstrassenröhre in den nächsten Jahren geschlossen werden. Doch noch vorher wird die NEAT eröffnet. Zusammen mit dem bestehenden Gotthardbahntunnel werden somit genügend Kapazitäten für einen Verlad des Strassenverkehrs zur Verfügung stehen. Der ideale Zeitpunkt also, auch den Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern – und damit die Alpen-Initiative endlich umzusetzen.

Stattdessen wird die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger erneut zur Abstimmung gerufen, nachdem frühere Vorstösse für eine zweite Gotthardstrassenröhre wie die Avanti-Vorlage (2004) oder eine JSVP-Initiative im Kanton Uri (2011) mit dem Gegenvorschlag grandios gescheitert sind.

## Wo bleibt die Logik?

Argumentativ haben es die Befürworter einer zweiten Gotthardstrassenröhre nicht leicht. So bedingt der Tunnelbau eine Notschliessung des bestehenden Tunnels während fast einem halben Jahr. Demgegenüber wäre mit einer vorübergehenden Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene die Verbindung in den Süden durchgehend gewährleistet. Zudem wäre ein solcher Bahnverlad auch viel kostengünstiger.

Die Schweiz hat bereits Milliarden in die NEAT investiert. Ist es wirklich sinnvoll, nun weitere Milliarden in einer zweiten Strassenröhre zu verlocken und damit die NEAT zu konkurrenzieren?

Die zweite Gotthardstrassenröhre würde zudem die Attraktivität des Strassentransits steigern und damit unweigerlich zu Mehrverkehr führen. Vom zusätzlichen Schwerverkehr wären nicht nur die Kantone Uri und Tessin betroffen, auch die Agglomerationen entlang der Transitstrecken, beispielsweise Luzern, Zürich oder Basel, bekämen ihn deutlich zu spüren. Braucht es eine zweite Röhre vielleicht doch aus Sicherheitsgründen, weil Ge-

genverkehr zu gefährlich ist? Merkwürdig nur, dass derweil an der Axenstrasse insgesamt acht Kilometer Autobahntunnel im Gegenverkehr realisiert werden – offenbar, ohne dass die Sicherheit in Frage gestellt ist.

Den Befürwortern sind augenscheinlich alle Argumente recht, selbst wenn sie in sich widersprüchlich sind.

## Nicht für dumm verkaufen lassen!

Bei der Eröffnung des Strassentunnels behauptete der damalige Bundesrat Hürimann, die Strecke werde nie eine Transitachse werden. Heute wissen wir es leider besser. Jetzt behauptet Bundesrä-

tin Leuthard, die beiden Röhren würden künftig nur einspurig benutzt. Dass nach dem Bau einer zweiten Strassenröhre früher oder später die doppelte Strassenkapazität zur Verfügung stehen wird, ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Der Druck wird immens sein, beim kleinsten Stau alle vier Spuren zu öffnen, obschon dies die vom Volk angenommene Alpen-Initiative explizit verbietet. Nicht genug, dass der Volkswillen missachtet werden soll – die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden jetzt auch noch für dumm verkauft. Darauf gibt es nur eine Antwort: Nein zur zweiten Gotthardstrassenröhre am 28. Februar 2016!



Bild: Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre»

**Das geht auf kein Marmelfell: eine zweite Gotthardröhre trotz Alpenschutzartikel**

# Voller Erfolg für Alternatiba Léman!

Vom 18. bis 20. September fand in Genf das Alternatiba-Festival statt, die grosse Messe der «alternativen Lösungen zum Klimawandel und für ein gutes Zusammenleben» mit mehr als 30'000 Besuchern und Teilnehmerinnen. umverkehrR war mit einem Stand, einer Plenarsitzung und einem Workshop präsent. [Thibault Schneeberger](#)

Die Grundidee von Alternatiba, dessen erste Auflage im Oktober 2013 in Bayonne im Baskenland stattfand, ist, während eines Wochenendes möglichst viele Vereine, die sich im engeren oder weiteren Sinn gegen den Klimawandel einsetzen, zu einem «Dorf der Alternativen» an einem Ort zusammenzubringen.

## Lösungen «von unten»

Ausgelöst wurde das Projekt durch das Scheitern des Klimagipfels in Kopenhagen im Jahr 2009. Die Aktivistinnen und Aktivisten beschlossen daraufhin, keine Lösungen mehr von oben zu erwarten, sondern sich auf lokaler Ebene selbst zu organisieren. So steht eine ganze Stadt während einiger Tage ganz im Zeichen des Umweltschutzes und der alternativen Lösungen: erneuerbare Energien, umweltfreundliches Wohnen, biologische Landwirtschaft, nachhaltige Banken und

Versicherungen und vieles mehr. Die nachhaltige Mobilität durfte da natürlich nicht fehlen.

Nach dem Erfolg in Bayonne hat sich die Idee über ganz Frankreich und die Nachbarstaaten (Schweiz, Spanien, Belgien) ausgebreitet und zu Dutzenden von «Alternativ-Dörfern» geführt. Während des Sommers 2015 ist ein 4-plätziges Alternatiba-Tandem mehr als 5600 Kilometer durch Frankreich und fünf andere Länder gefahren, um die Bevölkerung zum Thema Klima aufzurütteln.

Das Programm der Alternatiba Léman war umfangreich: 250 Organisationen haben mit mehr als 500 Freiwilligen 100 Konferenzen, mehr als 80 Themenstände und 6 Musik- und Schauspielszenen auf die Beine gestellt.

## Holzbug, Petition und Tafeln

umverkehrR Westschweiz (actif-traffic)

hat sich aktiv bei der Vorbereitung engagiert und während des Wochenendes einen vielbesuchten Stand betreut. Daneben gab's einen kleinen, per Kurbel manuell antreibbaren Holzbug (siehe Bild unten), der von den Kindern regelrecht «gestürmt» wurde und so für viel Action gesorgt hat!

Die zahlreichen Passantinnen und Passanten interessierten sich sehr für unsere auf grossen Tafeln gezeigten Gegenüberstellungen der verschiedenen Mobilitätsformen: CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Kosten und Platzverbrauch. Daneben haben wir mit grossem Erfolg Unterschriften für die Nachtzugs-Petition gesammelt, kamen doch an diesen zwei Tagen über 400 Unterschriften zusammen.

## Workshop für den Fussverkehr

Während des Alternatiba-Festivals hat umverkehrR Westschweiz auch einen



Workshop zum Thema Fussverkehr in der Stadt geleitet, im Hinblick auf unsere nächstes Jahr durchzuführende Studie über die «walkability» der Schweizer Grossstädte. Aus den Anregungen und Fragen der Anwesenden liess sich herauslesen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger immer noch zahlreichen Hindernissen auf der Strasse begegnen, doch scheint der zu dichte Autoverkehr die Freude am Zufussgehen am stärksten zu trüben.

umverkehR nahm auch an einer Plenarsitzung teil über die politischen Entscheidungen, die unsere Gebietskörperschaften gegenüber der Herausforderung des Klimawandels zu treffen haben. Wir zeigten auf, dass nebst dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss viele andere Gründe für eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sprechen, etwa die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf den

öffentlichen Raum. Wir haben die für eine Verkehrsberuhigung und für mehr Fussgängerfreundlichkeit nötige Stadtplanung vorgestellt sowie auf die Gesundheitsschäden aufmerksam gemacht, die durch den Verkehr verursacht werden (fast 4000 Opfer jährlich durch die Luftverschmutzung allein in der Schweiz).

#### Ohne Bürgermobilisierung läuft nichts

Die Verabschiedung neuer Gesetze, wie z. B. nach der Annahme der Städte-Initiativen, ist ein zwar notwendiger, aber bei weitem nicht ausreichender Schritt, damit sich die Städte in Richtung Nachhaltigkeit bewegen. Gerade das Beispiel der Genfer Städte-Initiative spricht hier leider Bände: Vier Jahre nach dem Ja der Bevölkerung sind die finanziellen Mittel für die Umsetzung noch immer nicht gesprochen!

Schon in den 1970er-Jahren zeigte sich

in den Niederlanden, wie wichtig die Mobilisierung der Bevölkerung ist, um den öffentlichen Raum zurückzuerobern und die Strassen fussgänger- und velofreundlich zu gestalten. Denn auch dort war lange nichts geschehen, und erst nach zahlreichen Demonstrationen wurden die Strassen umgestaltet. Wahrscheinlich braucht es in der Schweiz, und vor allem in Genf, ebenfalls eine solche Mobilisierung an der Basis, damit endlich Bewegung in die Sache kommt.

Genau hier setzt auch Alternatiba an. Die geplanten Demonstrationen vor und während des COP21 in Paris, dem wesentlichen Verhandlungsforum zum Klimawandel, sind vom gleichen Geist genährt. Wenn auch Ihnen das Klima nicht egal ist, machen Sie mit beim weltweiten Marsch für das Klima am 28. und 29. November (siehe Agenda) – ändern wir das System und unsere Städte ... und nicht das Klima!



# Paris, je t'attends

Auch wenn die Politik nicht gerne darüber spricht: Der Klimawandel ist da und wird bleiben. Was wir heute noch beeinflussen können, ist, wie verheerend seine Folgen sein werden. *Aline Trede*

An der Klimakonferenz, die Ende November 2015 in Paris stattfindet, treffen sich die Klimadiplomatinen und -diplomaten dieser Welt. Es soll ein umfassendes und verbindliches Abkommen für die globale Klimapolitik verabschiedet werden. Dieses folgt auf das Kyoto-Protokoll, welches 2020 ausläuft. Ein Abkommen ist wichtig, denn die dringend notwendige Reduktion der Treibhausgase ist weder in der Schweiz noch global in Sicht. Der neuste Bericht des Weltklimarats zeigt die Auswirkungen des Klimawandels auf. Besonders bedroht ist die Nahrungsversorgung: Kann der Klimawandel nicht gebremst oder gestoppt werden, ist ein Rückgang der Erträge von Weizen, Reis, Soja und Mais um bis zu einem Fünftel im Laufe des Jahrhunderts zu erwarten.

## Erfolg ist leider fraglich

Ob der Klimagipfel erfolgreich sein wird, ist mehr als ungewiss. Und auch ein Blick in die Schweiz verleitet kaum zu Optimismus. Der Rechtsrutsch bei den Nationalratswahlen hat wohl zur Folge, dass die Energiestrategie 2050 noch mehr verwässert wird und die Energiewende kaum Fuss fassen kann.

Speziell im Bereich der Mobilität sind Massnahmen dringend nötig, verursacht der Verkehr doch bereits mehr als 30 Prozent der relevanten Treibhausgase. In der Schweiz wird das CO<sub>2</sub>-Ziel für das Jahr 2015, nämlich ein durchschnittlicher Ausstoss der Neuwagenflotte von weniger als 130 g CO<sub>2</sub>/km, nicht erreicht. Das Ziel wird auch hehrer Wunsch bleiben, solange es keine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treib-

stoffe gibt. Klar ist aber auch, dass eine Energiewende ohne Verkehrswende (hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln) nicht zu haben ist. Die Realpolitik in der Schweiz ist dafür nicht vorbereitet: Zu stark ist der politische Einfluss der Bauindustrie, die auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist; zu verankert ist die Vorstellung, dass alle Verkehrsträger zu gleichen Teilen ausgebaut und modernisiert werden sollen.

## Gehätschelter Flugverkehr

Noch stossender ist, dass der gesamte Flugverkehr von der Klimapolitik ausgeklammert wird. Kerosinbesteuerung? Fehlanzeige. Während alle anderen Verkehrsmittel, auch der nachhaltige Verkehr, für ihren Energieverbrauch besteuert werden, bleibt der Flugverkehr verschont. Anstatt also das klimaschädliche Fliegen zu verteuern, wird es indirekt subventioniert. Doch solange der Flugverkehr in den Abkommen und damit auch bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses nicht berücksichtigt wird, ändert sich in dieser Hinsicht nichts. Oder wie der Bundesrat in einer Interpellationsantwort festhält: «Soweit eine Verlagerung [vom Nachtzug] auf den Flugverkehr stattfindet, nehmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zwar zu. Im Hinblick auf das Schweizer Reduktionsziel ist dies aber neutral, weil [...] der internationale Flugverkehr gemäss Regeln des Kyoto-Protokolls nicht berücksichtigt wird.» Mehr Fliegen dient also der Erreichung der Klimaziele?! Zynischer geht Politik kaum.

Es bleibt zu hoffen, dass entgegen der schlechten Vorzeichen in Paris doch wirksame und verpflichtende Abmachungen zum Klimaschutz getroffen werden. Wer sich engagieren will, kann mit dem Train2Paris der Klima-Allianz für die Strassenmobilisation vom 12. Dezember nach Paris fahren.

Mehr Informationen unter:  
[www.klima-allianz.ch/train2paris-am-11-dezember-2015-2/](http://www.klima-allianz.ch/train2paris-am-11-dezember-2015-2/)



# Radikales Gedankenexperiment

Seit einem Jahr beschäftigen sich Forscherinnen und Forscher der ETH Lausanne mit der autolosen Zukunft – und nicht zuletzt mit der Frage, wie und unter welchen Bedingungen eine solche Zukunft Realität werden könnte. **Christian Harb**

Das interdisziplinäre Forschungsprojekt «Postcarworld» untersucht seit 2014 die Zukunft der Mobilität, basierend auf der – hypothetischen – Annahme, dass das Auto irgendwann keine Bedeutung mehr hat. Ziele des Projekts sind, die aktuelle Rolle des Autos in unserer Gesellschaft besser zu verstehen, neue Möglichkeiten der Mobilität und Stadtplanung zu entwickeln und diese auf ihre Akzeptanz hin zu überprüfen.

## Rollbänder für die Zukunft

Ausgangsbasis bilden umfangreiche Befragungen der Bevölkerung, die das Verhältnis zum Auto, mögliche Alternativen und Zukunftsszenarien beleuchten. Daneben werden auch konkrete alternative Mobilitätsformen untersucht, beispielsweise die Weiterentwicklung von Laufbändern (accelerating moving walkways), wie sie aus Flughäfen bekannt sind. Sie sollen Zufussgehenden künftig Geschwindigkeiten von bis zu 15 km/h ermöglichen, was etwa den heutigen Durchschnittsgeschwindigkeiten von ÖV, Velo und MIV während der Stosszeiten entspricht. Als Vorteile werden Kosteneffizienz und Sicherheit in Aussicht gestellt. Die vielen noch offenen Fragen für ein flächendeckendes innerstädtisches System sollen in einer Modellstudie am Beispiel Lausanne beantwortet werden.

## Skepsis in der Fachwelt

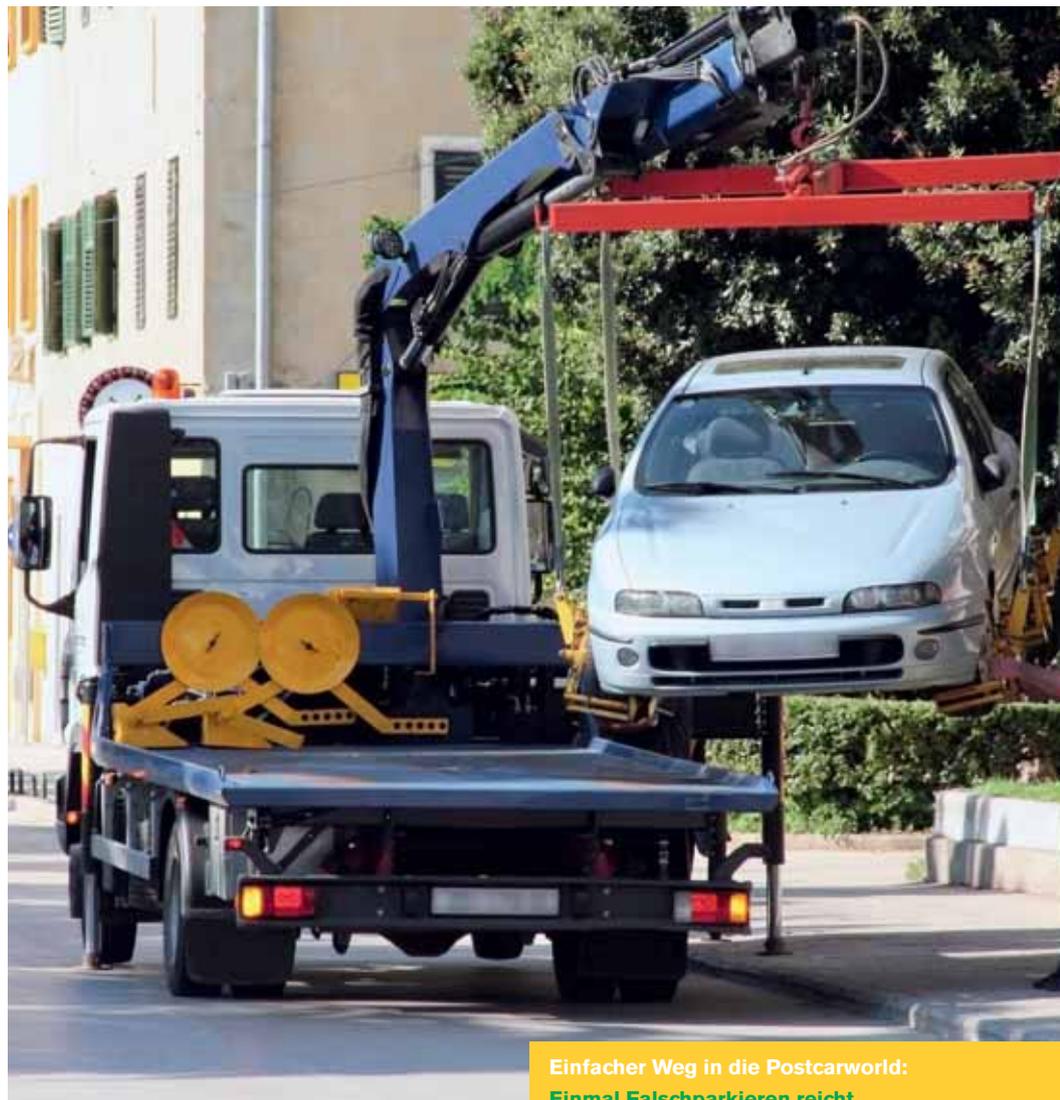
Noch ist das Projekt nicht abgeschlossen, doch schon zu Beginn wurde klar, dass es kein einfaches Unterfangen wird: In ersten Interviews mit Fachleuten zur Perspektive einer autolosen Gesellschaft reichte das Spektrum der Antworten überwiegend von breiter Skepsis bis zu unverhohlener Geringschätzung – was indes wenig erstaunt, wenn man weiss, dass die Autoindustrie in dieser Runde überproportional vertreten war. Zwischen den Zeilen wird hingegen ersichtlich, dass diese Perspektive so uto-

pisch nicht ist. So ist vielen Jungen der Zugang zu einem Auto mittlerweile wichtiger als dessen Besitz. Private Firmen stellen ihre Fahrzeugflotte vermehrt im Rahmen eines Carsharing-Systems der Öffentlichkeit zur Verfügung, um Kosten zu sparen. Grossverteiler schreiben mit Einkaufszentren zunehmend Verluste und versuchen, mit kleinen, lokalen Filialen wieder näher an die Kundschaft zu kommen. Der Trend zur Siedlungsverdichtung trägt schliesslich das seine dazu bei, dass kurze Wege und damit Fuss- und

Veloverkehr wieder mehr Gewicht bekommen.

Der Weg von den aktuellen Verhältnissen hin zu einer autolosen Gesellschaft mag noch weit sein; dennoch ist es angebracht, sich zu überlegen, wie der Übergang stattfinden könnte, damit die Vision nicht einfach Utopie einer Denkfabrik bleibt. Man darf auf die Resultate gespannt sein.

Mehr Informationen:  
[postcarworld.epfl.ch](http://postcarworld.epfl.ch)



Einfacher Weg in die Postcarworld:  
Einmal Falschparkieren reicht

## Die SBB-Ungerade

pk Die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist eine Gerade. Die längste Verbindung zwischen denselben Punkten nennt man unter fachkundigen Eisenbahn-Geometern und -Geometerinnen: die SBB-Ungerade. Früher war sie kaum anzutreffen, in den letzten Jahren aber hat sie sich rasend, quasi TGV-mässig, verbreitet. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler streiten über die Ursache; einige behaupten, die Ausbildung an der ETH hätte an Qualität eingebüsst, andere sehen den Grund eher darin, dass die humorlose Gerade im gegenwärtigen Gaga-Zeitalter einfach keine Fürsprache mehr findet, wieder andere sehen den Ursprung der SBB-Ungeraden im Verschwinden der Nachtzüge. umverkehrR hat ebenfalls (noch) keine abschliessende Erklärung. Damit die geneigte Leserschaft uns bei der Analyse helfen kann, folgt nun eine möglichst genaue Beschreibung der SBB-Ungeraden: Denken Sie an zwei Städte, z.B. Zürich und Valencia. Zwischen diesen Städten gibt es unterbrochlos Schienen, also eigentlich die besten Voraussetzungen für eine altbewährte Gerade: zum Beispiel die Verbindung Zürich–Genf–Perpignan–Barcelona–Valencia, einigermaßen direkt. Die trendige SBB-Ungerade hingegen macht aus der lauen Verbindung eine wahre Abenteuerstrecke quer durch Europa: Zürich–Basel–Paris–Toulouse–Barcelona–Madrid–Alicante–Valencia – wow! Wenn Sie die SBB-Ungerade kennenlernen wollen, besuchen Sie einfach die Website [fahrplan.sbb.ch](http://fahrplan.sbb.ch), und geben Sie dort zwei europäische Städtenamen ein. Irgendwann, meist nach etwa fünf Suchanfragen, zeigt sie sich und wird auch Sie verzaubern.



## Roboter futsch

pk Vor genau einem Jahr haben wir auf diesen Seiten von «hitchBOT» berichtet: Ein kleiner sprechender Roboter, der sich aufmachte, per Anhalter durch Kanada zu reisen. Er sass einfach auf der Strasse und wartete darauf, dass ihn jemand mitnahm. In lediglich drei Wochen hatte er sein Reiseziel erreicht und gleichzeitig eine grosse Fangemeinde aufgebaut. Sein nächster Trip führte ihn nach Deutschland, das er ebenfalls in nur zwei Wochen durchquerte. Und damit war seine Reiselust noch nicht befriedigt. Nun wollte er die USA erkunden, und zwar von Boston bis nach San Francisco. Doch in Philadelphia endete die Reise abrupt: Vandalen zerstörten ihn und liessen ihn kaputt am Strassenrand zurück. Was



CANADA

## Hoffnungsträger Guldemann



Bild: [www.wtf.nl](http://www.wtf.nl)

pk Mit seinem Sprung nach rechts ist das Elektorat direkt auf den letzten Grünflächen im Parlament gelandet. Einige Büschel wurden zwar verschont, doch rundherum wurde die sorgsam gehegte Magerwiese tüchtig niedergetrampelt. Und damit ist klar:

Der Schutz der Umwelt aka Schöpfung (CVP) aka Heimat (SVP) wird es in den nächsten vier Jahren noch schwerer haben als bis anhin. Aber es gibt Hoffnung, zumindest für Doris Leuthard und das Erreichen der Klimaziele: Tim Guldemann. Tim Guldemann ist, glaubt man der hiesigen Presse, der erste Auslandschweizer, der in den Nationalrat gewählt wurde. Er wird auch als erster Nationalrat mit dem Flugzeug zu den Sessions

anreisen. Daher erhält er auch kein 1.-Klasse-GA, logisch. Stattdessen werden ihm alle Flüge vergütet, plus Distanzentschädigung von 400 Franken pro Reise als Zustupf. So weit, so schlecht. Aber was macht ihn nun zum klimapolitischen Hoffnungsträger? Da der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Flugverkehrs aus den Klimavereinbarungen ausgeklammert ist, verursacht Tim Guldemann, im Unterschied zu allen anderen 1.-Klasse-Politikern und -Politikerinnen, rein klimarechnerisch kein CO<sub>2</sub> – es sei denn, er hat nach der Landung Blähungen. Aber auch das kann Doris Leuthard wohl dem Ausland anrechnen lassen, solange der Grund dafür in Berlin und nicht in Bern zu suchen ist.

lernen wir daraus? Auch Roboter sollten auf den ÖV umsteigen, denn mit dem Zug lassen sich allerlei Länder in kürzerer Zeit sicherer und nachhaltiger bereisen. Ungeklärt ist jedoch bis dato, welche Art von Billett ein Roboter zu lösen hätte: Hund-, Fahrrad- oder Personenticket? Oder geht der Roboter als Tablet bzw. Smartphone durch? Dann müsste er allerdings standardmässig stummgeschaltet sein. Oder er dürfte, ausgestattet als Minibar, seine Fahrt abverdienen. Gleichzeitig könnte er die Reisenden, die wegen der SBB-Ungegraden vom rechten Weg abgekommen sind oder sich anderweitig verirrt haben, bahnpsychologisch betreuen und ihrem Leben wieder eine Orientierung geben.



EUROPE

USA  
(Philadelphia)

# Zwischenbilanz: Jetzt erst recht!

Mit der Kampagne zur Rettung des Nachtzugs hat umverkehR im Januar 2015 ein Thema lanciert, das nicht nur viel Zuspruch erhalten, sondern auch Widersprüche in der Umwelt- und Verkehrspolitik des Bundes und der SBB aufgezeigt hat. umverkehR hat die Petition Ende September eingereicht und Ende Oktober ein Podium zur Zukunft des Nachtzugs organisiert – Zeit für eine Zwischenbilanz. **Philippe Koch**

Ende September hat umverkehR die Petition «Rettet den Nachtzug» mit mehr als 11'000 Unterschriften an Bundesrätin Doris Leuthard übergeben. In den letzten zwei Wochen vor der Einreichung haben nochmals knapp 2000 Personen die Petition unterzeichnet und erneut bestätigt, wie sehr der Nachtzug vielen Menschen in der Schweiz am Herzen liegt. Doch es wäre falsch, den Wert und die Bedeutung des Nachtzugs von der emotionalen Seite her zu bewerten. Viele der Unterstützenden verbinden zweifellos wunderbare, vielleicht sogar romantische Erinnerungen mit Nachtzugreisen. Doch das Reisen mit dem Nachtzug ist mehr als ein Bedürfnis von Eisenbahnfans und Zugnostalgikerinnen. Nachtzugverbindungen schaffen ein einzigartiges Angebot, das von keinen anderen Verkehrsmitteln erbracht werden kann und das weiterhin eine grosse Nachfrage geniesst.

## Konkurrenzlose Nachtzüge

Auf den Niedergang der Nachtzüge angesprochen, argumentieren die Bahnunternehmen stets, dass diese gegenüber Billigfliegern und Hochgeschwindigkeitstageszügen nicht konkurrenzfähig seien. Sowohl Joachim Holstein (Betriebsrat DB ERS GmbH) wie auch Jürg Streuli (Bahnjournalist) haben anlässlich des Podiums von umverkehR am 22. Oktober in Bern auf die Schwächen dieser Argumentation hingewiesen: Weder Flieger noch Tageszüge stellen eine gleichwertige Konkurrenz dar. Das Besondere am Nachtzug ist, dass die Reise kurz ist, da der grösste Teil der Strecke schlafend bewältigt werden kann, und dass der Nachtzug in der Lage ist, die Passagiere so früh wie kein anderes Verkehrsmittel mitten in eine Metropole zu bringen. Ein Wissenschaftler der Universität Bern hat dies anlässlich des umverkehR-Podiums auf den Punkt gebracht: «Wenn ich an eine Konferenz

nach, zum Beispiel, Berlin gehen will, dann kann ich mit dem Nachtzug am Abend vor der Konferenz losfahren, d.h., ich kann noch den ganzen Tag vor der Konferenz arbeiten und bin am nächsten Tag pünktlich für die Keynote Speech vor Ort. Diesen Service kann mir weder das Flugzeug noch der Tageszug bieten.»

## Rendite vor Gesamtsicht

Wieso diese Stärke seitens der Bahnunternehmen nicht öffentlichkeitswirksamer kommuniziert wird, wurde aus den Äusserungen von Armin Weber (Leiter Internationaler Personenverkehr, SBB) bald klar. Die SBB wie auch andere Bahnunternehmen setzen im Fernverkehr voll auf Strecken, die zwischen vier bis sechs Stunden dauern, da die Bahnunternehmen sich dort im Wettbewerbsvorteil sehen. Diese Strategie muss als Folge des Liberalisierungs- und Privatisierungsdiskurses der 1990er- und 2000er-Jahre betrach-



tet werden. Auch die Bahnunternehmen agieren, politisch gewollt, wie profitorientierte Konzerne, die in jene Geschäftsfelder investieren, die die grössten Renditen versprechen. Speziell bei den SBB stellt sich aber die Frage: zu welchem Zweck? Rendite um der Rendite willen sollte für ein Staatsunternehmen kein Ziel sein. Vor allem auch, da man weiss, dass Nachtzüge nicht nur eine spezifische Nachfrage befriedigen, sondern auch Zulieferer sind für die rentablen Tageszüge. Werden also Nachtzugverbindungen gekappt, nehmen die Bahnunternehmen nicht nur ein nachgefragtes Nischenprodukt aus dem Sortiment, sondern senken indirekt auch die Nachfrage nach anderen Produkten – um dies in der Betriebswirtschaftssprache zu sagen, die offensichtlich auch bei den SBB Einzug gehalten hat.

### Zynische Klimapolitik

Aline Trede (Co-Präsidentin umverkehR) hat am Podium aufgezeigt, dass das Ziel,

Reisen nachhaltiger zu gestalten, weder beim Bundesrat noch auf internationalem Parkett grosse Unterstützung findet. Doris Leuthard, die SBB, aber auch die DB und die Deutsche Regierung haben offensichtlich keine Probleme damit, dass noch mehr Passagiere vom Zug auf den Flieger umsteigen. Im Gegenteil: Da der Flugverkehr in den internationalen Klimaabkommen nicht berücksichtigt wird, ist jeder Zugnarr, der das Flugzeug nimmt, ein Gewinn für die Klimabilanz.

### Forderungen

Die Nachtzug-Kampagne von umverkehR hat aufgezeigt, dass die Klimapolitik des Bundes wenig konsequent ist und dass sich die SBB, wie andere Unternehmen, an der Rendite und nicht am Gesamtsystem Schienenverkehr orientieren. Beides ist heuchlerisch und nicht zukunftstauglich. Darum fordert umverkehR:

1. dass der Bundesrat ein minimales Nachtzugangebot in seine strategi-

schen Ziele für die SBB aufnimmt;

2. dass sich die SBB bei anderen Bahnunternehmen (namentlich der DB) dafür einsetzen, dass das bestehende Nachtzugangebot aus der Schweiz erhalten und qualitativ verbessert wird;
3. dass sich die SBB finanziell bei der Anschaffung von neuem Rollmaterial beteiligen;
4. dass die SBB darauf hinarbeiten, dass eine europaweite Fahrplan- und Ticketplattform aufgebaut wird, die es Kunden ermöglicht, alle grenzüberschreitenden Zugverbindungen online und einfach einzusehen und Tickets für alle grenzüberschreitenden Zugreisen online oder am Schalter zu erwerben;
5. dass die SBB prüfen, ob und unter welchen Bedingungen Nachtzugverbindungen eigenwirtschaftlich betrieben werden können.

Und damit ist klar: umverkehR wird sich auch weiterhin für die Rettung der Nachtzüge einsetzen.





## Fokus

### Die Kampagne «Platz da!» braucht Ihre Unterstützung

Mit unserer Kampagne «Platz da!» wollen wir auf die unfaire Verteilung des Strassenraums hinweisen und mehr Freiraum für Fussgänger und Velofahrerinnen schaffen. Drei Themen stehen im Zentrum: Die Gestaltung und die Qualität von Quartierstrassen, die Parkplatzerrstellungspflicht und die Umnutzung von Parkfeldern. Der Strassenraum in der Stadt soll wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen und genutzt werden.

Mit dem diesjährigen «umverkehRt & abgefahren» und der Parkplatzaktion in Bern (siehe letztes umverkehRen) ist die Kampagne gut angelaufen. Um unseren Forderungen noch mehr Schub zu verleihen, soll die Kampagnenstelle von 50 auf 80 Prozent aufgestockt werden. Hierfür sind wir aber auf zusätzliche Unterstützung angewiesen. Spenden Sie an umverkehR und werden Sie Wegweiserin oder Wegweiser. Mehr Infos zur Kampagne finden Sie auf unserer Website: [www.umverkehr.ch/de/kampagne-platz-da](http://www.umverkehr.ch/de/kampagne-platz-da).

## Agenda

### Sa, 11.–13. Dezember 2015 Train2Paris – der Zug zum Klimagipfel COP21

Der «Train2Paris» der Klima-Allianz fährt zur grossen Strassenmobilisation vom 12. Dezember nach Paris. Im Rahmen des internationalen Klimagipfels (COP21) möchten wir dort unsere Stimme erheben, als Klimaaktive und Betroffene ein Zeichen setzen und das letzte Wort haben. Steigen Sie ein, fahren Sie mit, seien Sie dabei!

Organisiert von der Klima-Allianz Schweiz, bietet der Zug je 120 Plätze ab Zürich und Basel und 100 Plätze ab Genf an. Der Verkauf läuft bereits! Kostenlose Übernachtungen werden ebenfalls angeboten.

Mehr Infos unter:  
[www.klima-allianz.ch/train2paris\\_tickets](http://www.klima-allianz.ch/train2paris_tickets)

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**

Dass nach dem Bau einer zweiten Strassenröhre früher oder später die doppelte Strassenkapazität zur Verfügung stehen wird, ist so sicher wie das Amen in der Kirche.