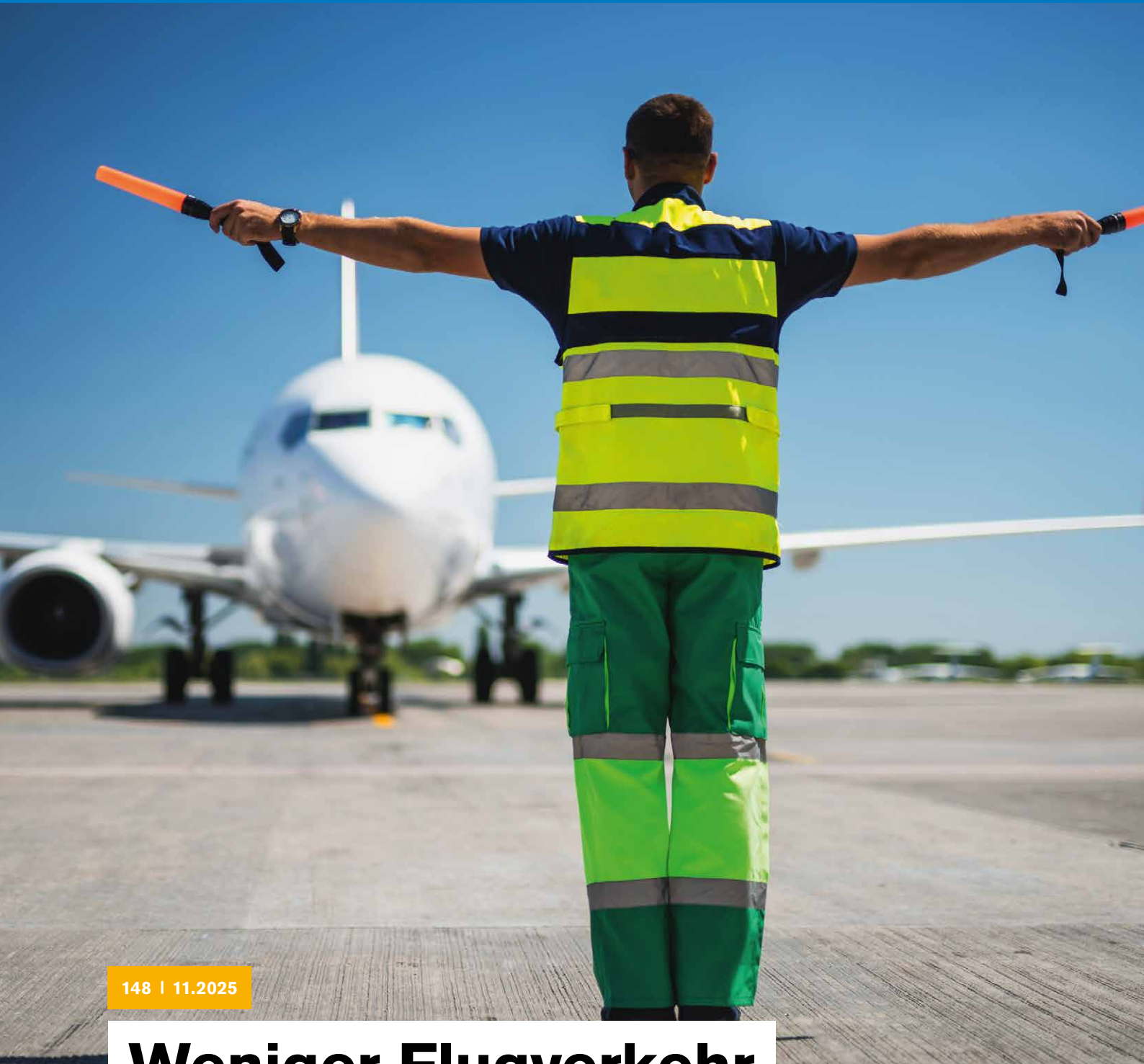


umverkehR

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



148 | 11.2025

Weniger Flugverkehr

Ab Seite 3

«Nachhaltige» Flugtreibstoffe Seite 7

Kahlschlag beim ÖV Seite 9

Nachtzug-Update Seite 14

umverkehR
Zukunft inkl.

Warum fliegen wir – noch immer?

Wir wissen es längst: Fliegen schadet dem Klima mehr als jede andere Art zu reisen. Wir trennen Abfall, kaufen Bio – und dann stehen wir am Flughafen Zürich und checken ein für einen Kurztrip nach Barcelona. Warum?

Liegt's an der Verkehrspolitik? Kerosin bleibt steuerfrei, während die Ticketpreise für den ÖV fatalerweise etwa so zulegen wie die Gletscher abschmelzen.

Fliegen als Flucht? Werbung, Influencer und Billigflieger nähren die Illusion, dass hinter dem Horizont das Glück wartet. Fliegen wir, weil sich die Sehnsucht nach Ferne leichter stillen lässt als die nach dem Sinn?

Ist Fliegen am Ende eine moderne Form der Meditation? Stundenlang stillsitzen, nichts tun, während ein Triebwerk mit dem Charme eines Laubbläfers in einer Endlosschleife dröhnt. Spirituelle Reinigung durch Kerosin statt Räucherstäbchen?

Klar ist, der Flugverkehr wächst, obwohl nach wie vor jede Perspektive für nachhaltige Lösungen fehlt. Angesichts dieser Situation ist es schlichtweg absurd, dass ein Flug günstiger ist als die entsprechende Zugfahrt. Das Gleiche gilt übrigens auch für die oben erwähnten (Bio-)Lebensmittel.

Was tun? Kurse für Flugangst anbieten? Oder Lärmkulis- sen Meditation-Wochenenden «Vollgas zur Erleuchtung», «Überholspur zur Gelassenheit» und schliesslich «Auto- bahn zum inneren Frieden» direkt zwischen Leitplanke und Lärmschutzwand auf der A1 durchführen?

Sicher ist, wir werden etwas tun. Was? Das lesen Sie gleich auf der nächsten Seite, und ich wünsche hiermit viel Stille und Entspannung bei der Lektüre dieses umverkehRen.

Hanspeter Kunz, Co-Präsident ■■■



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 6400 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, Tel. 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Datenschutzbestimmungen** umverkehr.ch/datenschutz **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Daniel Costantino, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Franziska Ryser, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Olena Yakobchuk / iStock **Layout** typisch.ch **Korrekturat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** März 2026

Die Zeit ist reif für eine neue Volksinitiative!

Der Flugverkehr wächst – und mit ihm die Klimakrise. Schon heute verursacht er rund 27 Prozent des Klimaeffekts der Schweiz – mehr als der gesamte restliche Verkehr. Und trotzdem wachsen die Passagierzahlen seit der Corona-Pandemie wieder Jahr für Jahr. Dieses Jahr sollen alle Rekorde gebrochen werden, und die Airlines wollen weitergehen auf ihrem Wachstumskurs.

Franziska Ryser

Ihre Versprechen klingen verlockend: Dank sogenannter «nachhaltiger Treibstoffe» (Sustainable Aviation Fuel, SAF) werde bald klimaneutral geflogen. Doch die Realität ist ernüchternd. Obwohl es in der EU seit Januar 2025 Pflicht ist, einen bescheidenen Anteil von 2 Prozent SAF einzusetzen, liegt der tatsächlicher Anteil derzeit bei gerade einmal 0,6 Prozent. Und selbst diese sind oft alles andere als nachhaltig. Ein grüner Anstrich für eine umweltbelastende Form des Reisens!

Das Absurde: Die Mehrheit der Flüge geht gar nicht nach Asien oder Amerika. Nein, die beliebtesten Ziele liegen mitten in Europa – Barcelona, London, Berlin. Alles Orte, die problemlos mit Zug oder Bus erreichbar wären. Trotzdem steigen viele ins Flugzeug, weil es zu billig ist. Der Grund: Während Bahn und Bus Mehrwertsteuer, Infrastrukturabgaben und CO₂-Preise zahlen müssen, wird der Flugverkehr künstlich subventioniert. Das ist nicht nur klimapolitisch fatal, sondern auch finanzpolitisch ein Quatsch.

Im Bundeshaus ist diese Schieflage längst bekannt. Trotzdem haben Parlamentarier*innen unsere Vorschläge für eine Flugticketabgabe oder die Aufhebung der Steuerprivilegien abgelehnt. Der Grund liegt auf der Hand: Der lange Arm der Fluglobby reicht bis tief ins Bundeshaus hinein.

Wir sagen: Jetzt reicht's! Es ist höchste Zeit, dass die Bevölkerung selbst das Steuer in die Hand nimmt. Deshalb will umverkehR eine neue Volksinitiative lancieren!

25 Jahre nach unserer historischen Verkehrshalbierungs-Initiative machen wir uns wieder auf den Weg – stärker, erfahrener und mit einer engagierten Community am Start. Heute haben wir ein professionelles Kampagnenteam, breite Erfahrungen aus unzähligen Initiativprozessen und sind in der ganzen Schweiz gut vernetzt.

Und wir gehen diesen Weg nicht allein: Wir wollen die Initiative gemeinsam mit allen fortschrittlichen Kräften anpacken, die faire Rahmenbedingungen für den klimafreundlichen Verkehr schaffen wollen.

Wir arbeiten derzeit intensiv am Initiativtext. Schon Anfang 2026 wollen wir einen Vorschlag präsentieren und an Veranstaltungen in der ganzen Schweiz mit euch diskutieren. Wir sind überzeugt: umverkehR wird mit dieser Initiative den entscheidenden Anstoss geben – für eine echte Verbesserung fürs Klima und für eine gerechte Verkehrspolitik. ■



Trotz enormer Klimabelastung wird der Flugverkehr subventioniert.

Milliarden- gewinne auf Kosten der Allgemeinheit

Während Swiss und Co. einem Rekordjahr entgegenfliegen, steigen die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf jährlich knapp 3,9 Milliarden Franken. Lärm, Luftverschmutzung und Klimafolgeschäden werden von der Allgemeinheit bezahlt, und die Flugindustrie streicht Milliarden-gewinne ein.

Silas Hobi

Jedes Kind lernt im Kindergarten, dass es seinen Abfall selbst wegräumen muss. In unserem Alltag wird dieses Prinzip aber nicht gelebt. Lärm, Luftverschmutzung und Klimafolgeschäden werden in den wenigsten Fällen von den Verursachenden bezahlt. Das Problem ist auch unter dem Begriff «externe Kosten» bekannt und entspricht einer massiven Subventionierung der Flugindustrie.

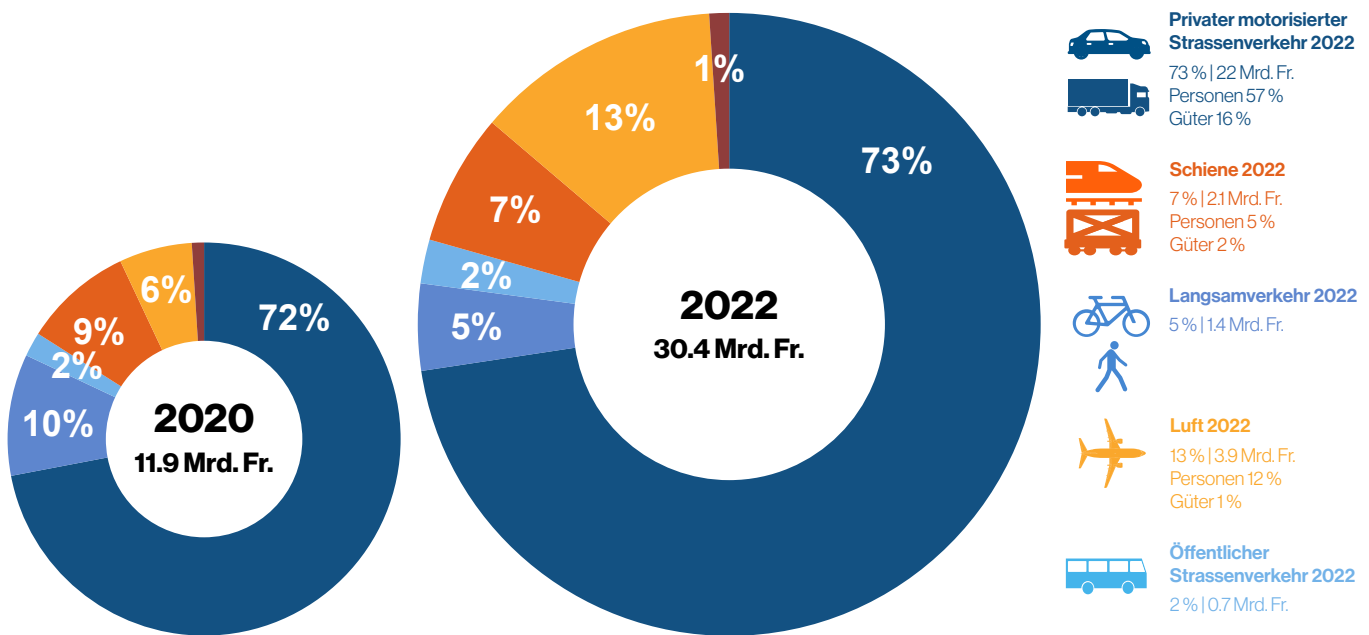
Massiver Anstieg der externen Kosten

Das Bundesamt für Raumentwicklung macht sich regelmässig die Mühe, die externen Kosten und Nutzen des Verkehrs systematisch zu berechnen. Letztes Jahr wurden die Methoden an den aktuellsten Stand der Wissenschaft angepasst. Und siehe da: Die Kosten wurden in der Vergangenheit massiv unterschätzt und haben sich praktisch verdoppelt. Das Total ist von 12 Milliarden Franken im Jahr 2020 auf 26 Mil-

liarden im Jahr 2021 angestiegen und 30 Milliarden im Jahr 2022. Spitzenreiter ist nach wie vor der Strassenverkehr mit knapp 22 Milliarden Franken jährlichen Kosten. Müssten die Autofahrenden die realen Kosten zahlen, würde Benzin pro Liter rund drei Franken mehr kosten. Mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Nachfrage.

Fliegen verteuert die Krankenkasse

Aber auch der Flugverkehr ist mit knapp 4 Milliarden Franken nicht von schlechten Eltern. Nur um das nochmals klarzustellen: Wer fliegt, schadet durch sein Verhalten der Allgemeinheit. Zum Beispiel führt Lärm zu gesundheitlichen Problemen, wie Herz-Kreislauf-Störungen, Diabetes oder psychischen Erkrankungen. Das verursacht Kosten für unser Gesundheitssystem (also steigende Krankenkassenprämien) und für einzelne betroffene Personen. Im Idealfall und gemäss unserer Verfassung müssten diese Kosten durch die Verursachenden – also durch die Flugindustrie – bezahlt werden. Das «Verursacherprinzip» findet bisher aber nur vereinzelt und völlig ungenügend Anwendung.



**Externe Kosten des Verkehrs in Milliarden Franken:
Die Klimafolgekosten wurden bis vor Kurzem massiv unterschätzt.**

Bild: umverkehR, basierend auf Daten des Bundesamts für Raumentwicklung

Mit der Klimakrise drohen noch höhere Kosten

Ins Gewicht fallen insbesondere die Klimafolgekosten. Also Kosten, die beispielsweise aufgrund von Ernteausfällen, Überschwemmungen oder Waldbränden entstehen. Die Festlegung solcher Kosten basiert auf vielen Annahmen; sie sind daher mit Vorsicht zu geniessen. Generell kann davon ausgegangen werden, dass diese Kosten eher konservativ angesetzt werden. Das heisst: Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass die realen Kosten noch viel grösser sind als vom Bund ausgewiesen. Hinzu kommt, dass nur das einfließt, was auch in Franken ausgedrückt werden kann. Bleibt man zum Beispiel wegen zunehmender Sommerhitze häufiger zu Hause, wird man stark eingeschränkt. Das lässt sich aber nicht oder nur sehr ungenau in Geld umrechnen. Entsprechend werden die negativen Auswirkungen des Auto- und Flugverkehrs in den externen Kosten tendenziell unterschätzt.

Arme trifft es stärker

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat den Klimakostensatz für 2024 neu bei 456 Franken pro Tonne CO₂ festgelegt. Auch dabei handelt es sich um einen eher tiefen Wert. Das gibt das Bundesamt für Raumentwicklung auch offen zu. Im Hinblick auf häufiger werdende Extremwetterereignisse oder zerstörte Bergdörfer wie Blatten drohen uns deutlich höhere Kosten. Kosten, die betroffene Einzelpersonen oder die ganze Gesellschaft tragen müssen. Kosten, die nur ein Teil der Gesellschaft durch ihr Verhalten verursacht. Generell lässt sich sagen, dass Personen mit höheren Einkommen mehr Auto fahren und mehr fliegen. Personen mit tieferen

Einkommen sind dafür überproportional von den negativen Auswirkungen betroffen, weil sie beispielsweise häufiger an stark befahrenen Strassen wohnen oder von Fluglärm betroffen sind. Die Armen bezahlen also für den Luxus der Reichen – das ist höchst problematisch.

Eine Flugticketabgabe würde helfen

Eine mögliche Massnahme zur Lösung des Problems sind Lenkungsabgaben. Beim Flugverkehr drängt sich eine Flugticketabgabe auf. Ein Teil der Einnahmen kann für die Förderung von Alternativen zum Flugverkehr verwendet werden, also für den internationalen Bahnverkehr inklusive Nachtzüge. Was übrig bleibt – und das ist bei einem Ausgleich der externen Kosten viel Geld – kann gleichmässig an die Bevölkerung verteilt werden. Die meisten Menschen haben am Schluss mehr Geld im Portemonnaie. Vielflieger*innen zahlen hingegen mehr. Dadurch kann einerseits der Schaden verringert werden – weniger Leute fliegen, wenn es teurer ist –, und andererseits werden die Kosten von denjenigen getragen, die den Schaden verursachen. Durch die Verbesserung des Bahnangebots wird ausserdem ein Anreiz zum klimafreundlichen Reisen geschaffen. Mit diesem Instrument wird dafür gesorgt, dass Swiss und Co. wenigstens einen Teil ihres Gewinns für das Wegräumen ihrer «Abfälle» einsetzen müssen. ■

Züge gegen Flugzeuge: ein unfaires Duell

Der Klimaschutz scheitert nicht nur an der Untätigkeit der Politik, sondern auch, weil der Flugverkehr aktiv gefördert wird. Das Flugzeug ist deshalb trotz seines deutlich höheren CO₂-Ausstosses im Vergleich zur Bahn oft immer noch die günstigere Wahl.

Angela
Zimmermann

Ein Bericht von Greenpeace von August 2025 verglich die Preise für Zug- und Flugreisen auf mehr als hundert Strecken in Europa. Nur 39 Prozent waren mit dem Zug günstiger. Das auffälligste Beispiel: Die Strecke London–Barcelona ist mit dem Zug 26-mal teurer (389 Euro) als mit dem Flugzeug (14,99 Euro).

Nationale Unterschiede

Die Studie zeigt auch, dass es je nach Abfahrtsland deutliche Unterschiede gibt: Von Frankreich aus sind nur 5 Prozent der untersuchten Strecken mit dem Zug günstiger (z. B. Paris–Genf). Von Spanien aus sind es 8 Prozent und von Grossbritannien aus 10 Prozent. Die Studie stellt fest, dass von Deutschland, Österreich und der Schweiz aus immerhin fast die Hälfte der Verbindungen mit dem Zug günstiger sind. In Polen, Slowenien und den baltischen Staaten ist hingegen der Zug fast immer günstiger als das Flugzeug. So kostet beispielsweise die Verbindung Warschau–Prag mit dem Zug 34,56 Euro gegenüber 186,24 Euro mit dem Flugzeug.

Warum ist das Flugzeug oft billiger?

Dieses Ungleichgewicht zwischen Bahn und Flugzeug ist das Ergebnis politischer Entscheidungen: Steuerbefreiungen für Kerosin, keine Mehrwertsteuer auf Flugtickets sowie direkte oder indirekte staatlichen Subventionen für

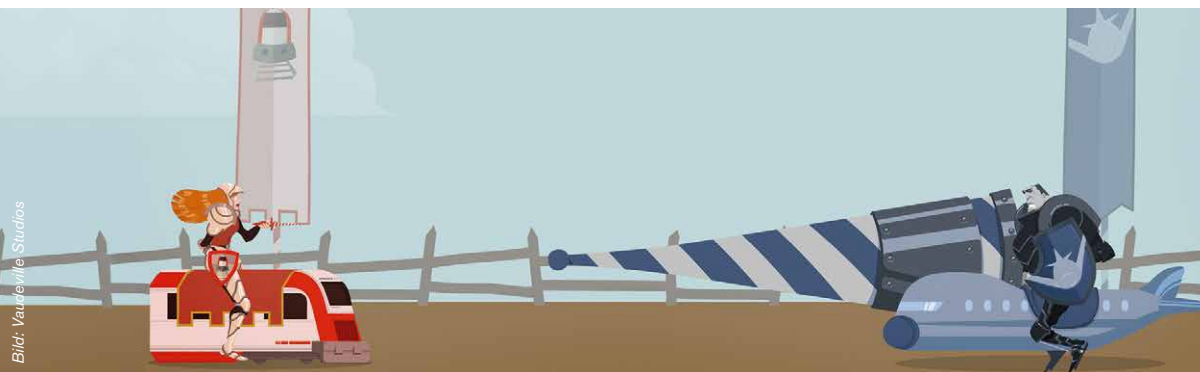
Fluggesellschaften. Gleichzeitig unterliegen Eisenbahnunternehmen der Mehrwertsteuer, Energiesteuern und (steigenden) Infrastrukturzugangsgebühren («Trassenpreise» in der Schweiz).

Wie kann der Wandel beschleunigt werden?

Erstens müssen die Subventionen für Fluggesellschaften abgeschafft und die heute von der Allgemeinheit bezahlten Klima- und Gesundheitskosten den Verursachenden in Rechnung gestellt werden. Angesichts der unermesslichen Klimaschäden, für die der Flugverkehr verantwortlich ist, muss er finanziell zur Kasse gebeten werden.

Zweitens braucht es ein europaweites Ticketverkaufssystem, das alle Eisenbahnunternehmen umfasst. Ein solches System würde den Kauf mehrerer Tickets für internationale Reisen überflüssig machen und die Kosten und die Komplexität für die Reisenden reduzieren. Zudem würden dadurch ihre Rechte gestärkt (Entschädigung bei Verspätungen, Synchronisierung von Anschlüssen usw.).

Solange die Subventionen für die Flugindustrie und die Hindernisse beim Ticketbuchen, die den Schienenverkehr benachteiligen, bestehen bleiben, wird die Bahn ausgebremst. Die Abschaffung der staatlichen Subventionen für die Flugindustrie und die Einführung einer Flugticketabgabe sind der Schlüssel zu einer wirklich nachhaltigen und für alle zugänglichen Mobilität. ■



Die Politik privilegiert den Flugverkehr gegenüber dem Schienenverkehr. Das steht im Widerspruch zu den Klimazielen.

Die Illusion des grünen Fliegens

Die Flugindustrie behauptet, unbegrenztes Wachstum beim Flugverkehr sei klimafreundlich möglich. Dazu setzt sie voll und ganz auf Sustainable Aviation Fuels (SAF), also «nachhaltige Flugtreibstoffe». Hinter diesem ökologischen Versprechen verbergen sich jedoch viele Enttäuschungen.

Thibault
Schneeberger

mit Unterstützung
von bonpote.com

Es gibt zwei Arten von SAF: einerseits Biotreibstoffe auf Basis von gebrauchtem Speiseöl oder tierischen Fetten und andererseits synthetische Treibstoffe (E-Fuels) auf Basis von Wasserstoff, dessen Herstellung sehr energieintensiv ist. Auch wenn E-Fuels heute die grosse Hoffnung der Flugindustrie sind, machen Biotreibstoffe 95 Prozent der Produktion aus.

Gemischt mit Kerosin können SAF eingesetzt werden, ohne dass die Triebwerke der Flugzeuge umgerüstet werden müssen. Trotz erheblicher Investitionen in den letzten Jahren decken sie weltweit aber nur 0,3 Prozent des aktuellen Gesamtverbrauchs der Flugbranche (Stand 2023).

Sind SAF umweltfreundlich?

Bei ihrer Verbrennung verursachen SAF auf Altölbasis genauso viel Umweltverschmutzung wie Kerosin. Doch die zur Ölherstellung verwendete Pflanze hat während ihres Wachstums CO₂ absorbiert, das beim Flug wieder freigesetzt wird. Theoretisch sollten SAF über den gesamten Lebenszyklus hinweg weniger Treibhausgase

ausstossen als Kerosin. In Wirklichkeit ist ihre Gesamtbilanz sehr unterschiedlich. Im besten Fall reduzieren sie die Emissionen um bis zu 85 Prozent. Wenn sie jedoch beispielsweise aus Palmöl von Rodungsflächen hergestellt werden, sind SAF sogar umweltschädlicher als Kerosin!

Ein ernstes Grössenproblem

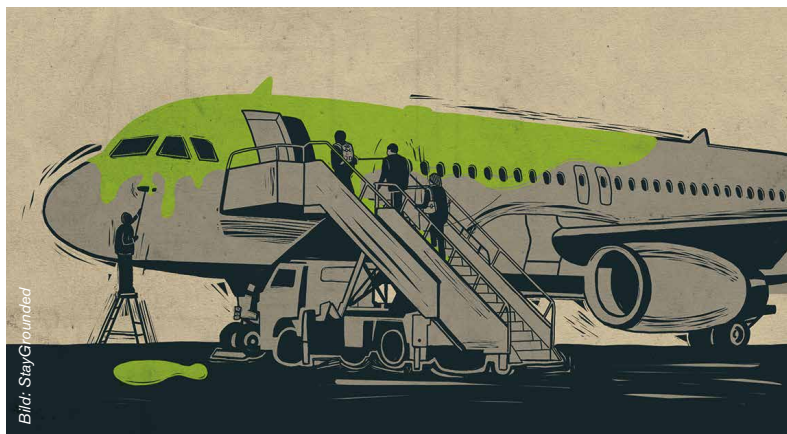
Heute verbraucht die Flugindustrie täglich 1,2 Milliarden Liter Erdöl. Selbst wenn das gesamte Altöl der Erde für die SAF-Produktion eingesetzt würde, reichte das niemals aus, um SAF in ausreichendem Umfang zu produzieren. Deshalb wird bereits heute teilweise (fast) ungenutztes Palmöl eingesetzt, wie der europäische Journalismusfonds kürzlich aufdeckte. Wollte man den gesamten heutigen Flugverkehr mit Biotreibstoffen abdecken, müssten dazu riesige landwirtschaftliche Flächen bereitgestellt werden. Das ergibt einen grundlegenden Nutzungskonflikt: Wollen wir Menschen ernähren oder lieber Flugzeuge fliegen lassen?

Auch E-Treibstoffe sind nicht unbegrenzt herstellbar: Um damit den heutigen Kerosinverbrauch der Flugbranche zu ersetzen, müsste man jährlich zwei Drittel der weltweit erzeugten Elektrizität alleine dafür aufwenden! Das heisst konkret: Man bräuchte beispielsweise etwa 2700 neue AKW, nur um Flugzeuge fliegen zu lassen – eine vollkommen absurde Grössenordnung.

Technologiegläubige Illusion

Um es klar zu sagen: Die Illusion von Technologiegläubigen, dass SAF eines Tages unbegrenztes grünes Fliegen ermöglichen werden, ist völlig illusorisch und Greenwashing. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie überhaupt keine Rolle spielen werden oder die Forschung aufgegeben werden sollte. Wenn SAF dazu beitragen können, die Emissionen wirklich unverzichtbarer Flüge zu reduzieren, dann sind sie nützlich.

Das Problem ist jedoch, dass die Flugindustrie diese Treibstoffe heute vor allem als technologische «Wunderwaffe» benutzt, um klimapolitische Massnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs zu verhindern. Es liegt an uns, dieses Greenwashing aufzudecken. ■



Sogenannt nachhaltige Flugtreibstoffe sind vor allem Greenwashing.

Fliegen ist ungerecht

Die am stärksten von der Klimakrise betroffenen Menschen haben in den seltensten Fällen je in einem Flugzeug gesessen. Der Flugverkehr ist eines der extremsten Beispiele für Klima-Ungerechtigkeit.

Tonja Zürcher

Die weltweit reichsten zehn Prozent der Bevölkerung sind gemäss der NGO Oxfam für die Hälfte aller Klimaemissionen verantwortlich. Beim Flugverkehr ist es noch extremer: Hier ist es nur ein (!) Prozent, das die Hälfte aller Emissionen verursacht. 80 Prozent der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen.

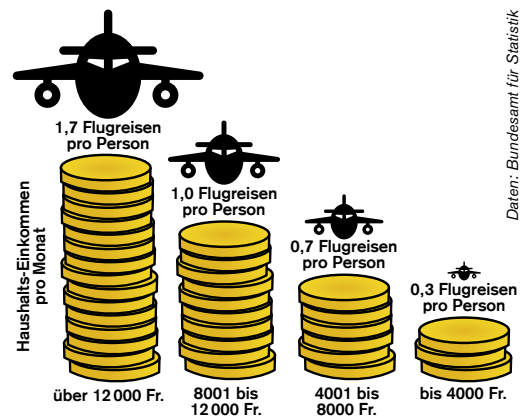
Nicht nur die finanzielle Ungleichheit ist schuld daran, sondern auch die restriktive Migrationspolitik. Während es bei uns zum guten Ton gehört, in weit entfernte Länder zu reisen und «fremde Kulturen» kennenzulernen, ist es Menschen aus ebendiesen Weltregionen kaum möglich, ein Visum zu bekommen und in die Schweiz zu reisen. Sie sind es aber, die am schnellsten und stärksten unter den Folgen der Klimakrise – zunehmende Hitze, extreme Niederschläge und Verlust von Lebensgrundlagen – zu leiden haben.

Ungerechtigkeit auch in der Schweiz

Diese Ungerechtigkeit sehen wir nicht nur global. Auch innerhalb der Schweizer Bevölkerung fliegen Personen mit hohem Einkommen fünfmal häufiger als Personen in den tiefsten Ein-

Gewinnmaximierung auf Kosten der Angestellten

Obwohl die Swiss 2024 knapp 700 Millionen Franken Gewinn gemacht hat, will sie Arbeitsplätze abbauen und weitere ins Ausland verlagern. Das Ziel ist, die Gewinnmarge auf mindestens 8 Prozent zu verdoppeln. Zudem setzt die Swiss auf ihren Strecken regelmässig Flugzeuge samt Besatzung der lettischen Air Baltic ein – und betreibt damit massives Lohndumping. Kabinenangestellte der Air Baltic verdienen bloss rund 1500 Franken im Monat. Neu plant die Swiss auch den zunehmenden Einsatz von Angestellten aus Indien, Thailand und China, die weniger als 1000 Franken bekommen.



Anzahl Flugreisen pro Person im Jahr 2015:
Je höher das Einkommen, desto häufiger und weiter fliegt eine Person im Durchschnitt.

kommensklassen. Dabei verursacht ein Langstrecken-Hin- und Rückflug pro Passagier*in fast so viele Emissionen wie die durchschnittlichen Emissionen einer Person in Europa in einem ganzen Jahr.

Fliegen für Reiche oder Essen für Arme?

Die Flugindustrie verspricht mit «nachhaltigen» Flugtreibstoffen (SAF) die Lösung des Klimaproblems (siehe auch Seite 7). Abgesehen davon, dass das mehr Greenwashing als Realität ist, bringen diese Biokraftstoffe eine weitere Verschärfung der Ungleichheit mit sich. Eigentlich dürften SAF nur aus Abfällen wie Altöl hergestellt werden. Faktisch werden sie schon heute teilweise aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen produziert. Mit einem wachsenden Anteil von SAF nimmt die Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion massiv zu, wodurch Lebensmittelpreise steigen und die Ernährungssicherheit der ärmeren Teile der Weltbevölkerung weiter unter Druck kommt.

Wer also davon redet, dass Fliegen billig sein muss, damit es sich die Armen leisten können, verteidigt in Wirklichkeit nur das Privileg der Reichen, ihr exzessives Reise- und Freizeitvergnügen auf Kosten der Armen auszuleben. ■

Zukunft kaputtsparen

Mehrere Milliarden will der Bundesrat dem Klimaschutz in den kommenden Jahren mit seinem Kürzungspaket streichen. Besonders betroffen wären Massnahmen zur Mobilitätswende – so werden Gelder für Nachtzüge, den Regionalverkehr sowie für den Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur insgesamt wegfallen.

Magdalena Erni

Mitte September war es so weit: Der Bundesrat um Finanzministerin Karin Keller-Sutter präsentierte sein Kürzungspaket. Bis zu drei Milliarden Franken will er damit ab dem Jahr 2027 wegstreichen. Unter den sechzig vorgeschlagenen Massnahmen befinden sich zahlreiche aus dem Verkehrs- und Klimabereich. Diese stellen eine ernsthafte Gefahr für unsere demokratisch beschlossenen Klimaziele dar.

Mehr zahlen für schlechteren ÖV?

Für den Zusammenhalt in der Schweiz stellt die gute Verkehrsanbindung der verschiedenen Regionen eine wichtige Stütze dar. Aus diesem Grund handelt es sich bei der sogenannten Erhöhung des Kostendeckungsgrades im Regionalverkehr um einen besonders problematischen Kürzungsvorschlag des Bundes. Heute übernimmt der Bund 50 Prozent dieser geplanten ungedeckten Kosten, die Kantone die andere Hälfte. In Zukunft soll der Bundesanteil aber deutlich reduziert werden. Der Bund würde dabei jährlich «nur» 60 Millionen Franken einsparen, für die ÖV-Betriebe hätte diese Massnahme aber einschneidende Auswirkungen. Entweder müssten sie zusätzliche Einnahmen generieren oder ihre Ausgaben reduzieren. Damit würde ihnen nichts anderes übrig bleiben, als ihre Ticketpreise weiter zu erhöhen oder gewisse Verbindungen in abgelegene Dörfer zu streichen.

Doch auch auf die Nachtzüge und den Bahninfrastrukturfonds (BIF), über den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden, kommen Kürzungen in der Höhe von 30 respektive 200 Millionen Franken jährlich zu. Das hat zur Folge, dass für die Ver-

lagerung von der Strasse auf die Schiene notwendige Ausbauten nicht weiterverfolgt werden können und wir womöglich noch Jahre auf Nachtzüge nach Rom und Barcelona warten müssen. Ein katastrophales Zeichen für die Mobilitätswende.

Die Bevölkerung hat das letzte Wort

Doch es gibt noch einen Hoffnungsschimmer: Ab diesem Winter werden die Gesetzesänderungen in den nationalen Räten behandelt. Wie viele der vom Bundesrat ursprünglich vorgeschlagenen Massnahmen diese Phase überstehen, ist offen. Ausserdem haben diverse Verbände und Parteien bereits ein Referendum gegen das Gesetzespaket angekündigt. Auch umverkehrR wird ein solches ernsthaft prüfen. Die Stimmbevölkerung wird also das letzte Wort haben in dieser Angelegenheit. ■



Wegen dem Kürzungspaket des Bundesrats droht ein einschneidender Leistungsabbau beim regionalen ÖV.

Space

Bike



Bild: NASA; donterase/Pixabay; eigene Montage

Stellen Sie sich vor, die Astronaut*innen schwebten entspannt auf ihren Velos durch die ISS. Statt eines fröhlichen Geklingels hört man aber nur das Surren eines Elektromotors. Das Space-Bike ist nämlich kein stylisches Rennrad, sondern ein simples Trainingsgerät für den Muskelaufbau und zum Verhindern des Knochenabbaus in der Schwerelosigkeit. Aber wer weiss, vielleicht inspiriert es die Astronaut*innen für eine kleine Rundfahrt um den Mond? ■

Plastic

is Fantastic



Der Fisher Price DRP30 ist nicht einfach nur ein Spielzeug – er ist das erste «Rennrad» für den Velo-Nachwuchs ab drei Jahren. So ganz nebenbei verführt er auch noch dazu, lieber in der warmen Stube zu pedalen als draussen an der frischen Luft. Das freut die Fitnesszentren und die Autofahrenden. Was gibt es Besseres als Velokids, die schon jetzt fürs erste Fitness-Abo sparen und keinen Platz auf den Strassen beanspruchen? ■

Murata Boy



Bild: Murata Manufacturing

Der etwa 10 Zentimeter hohe Roboter kann laufen, springen und Velo fahren! Wer jetzt denkt, das sei der neuste Schrei, wird sich wundern: Er wurde bereits 2006 «geboren». Inzwischen gibt es sogar Roboter, die sich selbstständig auf das Velo setzen können. Noch kann jedoch kein Roboter autonom und ohne Hilfsmittel ein normales, für Menschen gemachtes Velo fahren. Der Durchbruch wird aber demnächst erwartet. Wie lange es wohl dauert, bis Uber-Eats-Lieferant*innen durch Roboter ersetzt werden? ■

Velociraptor



Bild: Peter Miossev / wikipedia, Dinosaurier-Interesse.de, eigene Montage

Der «Velociraptor Effekt» beschreibt die Tatsache, dass das Surren der Kette eines schnellen Velos bei manchen Menschen unbewusst das Bild eines prähistorischen Raubtiers hervorruft. Das erklärt, warum Velofahrende manchmal plötzlich das Gefühl haben, von einem unsichtbaren Dinosaurier verfolgt zu werden. Haben Sie es bemerkt? Diese Geschichte hat die KI von Proton frei erfunden. Den urzeitlichen Velociraptor gab es aber tatsächlich. Wir stellen ihn uns so vor. ■

Verkehrsberuhigung hilft dem Detailhandel

Der Bericht des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) bestätigt einmal mehr, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wie der Abbau von Parkplätzen zugunsten einer attraktiveren Erschliessung für Menschen zu Fuss und mit dem Velo, den Läden nicht schaden. Im Gegenteil: Der Handel profitiert sogar davon.

Empirische Studien aus verschiedenen Ländern belegen, dass ein attraktiver öffentlicher Raum mehr Besucher*innen anzieht und die Aufenthaltszeit erhöht. Zwar geben Velofahrende und Fussgänger*innen pro Einkauf weniger aus, sie besuchen die Geschäfte

dafür häufiger, sodass ihr Gesamtumsatz höher ist. Entscheidend ist, die Erreichbarkeit des Handels auch ohne Auto sicherzustellen, etwa durch guten öffentlichen Verkehr, sichere Velowege und attraktive Fussgängerzonen mit hoher Aufenthaltsqualität. Hilfreich ist auch eine gezielte Parkraumbewirtschaftung, die das Dauerabstellen von Autos verhindert und so Platz für Kund*innen macht. Nicht die links-grüne Verkehrspolitik macht den Läden in den Städten Probleme, sondern der – oft von denselben Firmen gepushte – Online-Handel. ■



Autobefreite Stadtzentren bringen den Läden mehr Umsatz – zum Beispiel in Winterthur.

Bild: Luna4 / Pixabay

Hat Bargeld bald ausgespielt?

In den letzten Jahren setzen immer mehr ÖV-Anbietende auf bargeldlose Automaten. So ersetzt die BLS bei der laufenden Erneuerung alle Automaten im Kanton Bern durch solche ohne Münzschlitz und Noteneinzug. In den Kantonen Luzern und Neuenburg kann hingegen weiterhin mit Bargeld bezahlt werden, diese Kantone hatten dies verlangt.

Die BLS ist bei Weitem nicht die einzige, die umstellt, um Kosten zu sparen. Auch wenn es nachvollziehbar ist, dass ÖV-Anbietende unter Kostendruck auf digitale Lösungen setzen, droht dadurch die Hürde für die ÖV-Nutzung zu steigen. Die ÖV-Anbietenden sind gefordert, Lösungen zu entwickeln, die allen Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen. ■

ÖV wird (nicht) teurer

Die Allianz SwissPass, die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs, hat bekannt gegeben, dass es für das Jahr 2026 dank steigender Passagierzahlen keine flächendeckende Tarifierhöhung gibt. Das ist aber nur möglich, weil der Bund entschieden hat, die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs nicht zu kürzen – zumindest für das Jahr 2026. Für die folgenden Jahre sieht es hingegen düster aus (siehe Seite 9). Und leider sieht es fürs kommende Jahr auch nicht überall rosig aus.

Im Gegensatz zur Allianz SwissPass plant der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), die Preise um durchschnittlich 2,1 Prozent zu erhöhen. Die Anpassung

betrifft Monats- und Jahresabonnements sowie Kurzstreckentarife und soll den vom Kantonsrat geforderten Kostendeckungsgrad von über 60 Prozent erreichen. Oder anders gesagt: Weil der bürgerlich dominierte Kantonsrat nicht bereit ist, den öffentlichen Verkehr stärker zu unterstützen, müssen die Nutzer*innen immer tiefer in die Tasche greifen.

Eine Entlastung gibt es immerhin für die Stadt-Zürcher*innen dank der Annahme einer Initiative, die die Kosten des VBZ-Abos für die Stadt auf 365 Franken begrenzt. Die Differenz wird nun durch die Stadt getragen. Es wird spannend zu sehen, ob weitere Gemeinden und Städte diesem Beispiel folgen. ■

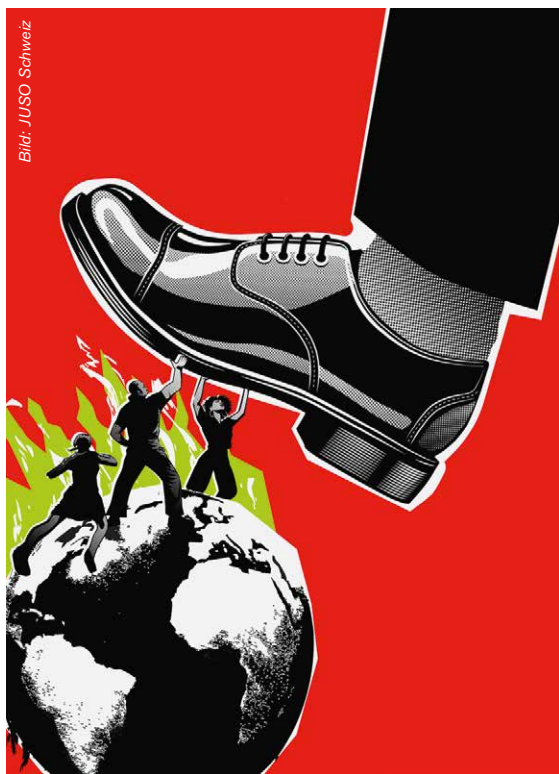


Bild: JUSO Schweiz

Bald mehr Geld für die Mobilitätswende?

Ende November stimmen wir über eine weitere entscheidende Vorlage für die Schweizer Klimapolitik ab: die Zukunftsinitiative. Mit ihrer Forderung, dass auf Erbschaften von mehr als 50 Millionen eine Steuer von 50 Prozent anfällt, legt sie den Grundstein für sozial gerechten Klimaschutz. Aus diversen Studien ist bekannt, dass vermögende Menschen einen besonders starken Umweltabdruck verursachen.

Die durch die neue, zweckgebundene Erbschaftssteuer eingenommene Geldsumme würde nicht zuletzt auch der Mobilitätswende zugutekommen. Der Verkehrssektor ist aktuell der grösste Emittent von CO₂ in der Schweiz, doch um dies anzugehen, sind hohe Investitionen in Velowege, den öffentlichen Verkehr und eine Raumplanung der kurzen Wege notwendig. Mit einer Annahme der Initiative und der dadurch geschlossenen Finanzierungslücke liessen sich diese Investitionen leichter tätigen. ■

Superreiche stoppen!
JA zur Initiative für eine Zukunft
am 30. November.

Mehr Informationen:
zukunftsinitiative.ch

Warum es Nachtzüge (trotzdem) braucht

Die SBB beerdigen ihre Pläne für Nachtzüge nach Rom und Barcelona, da der Bund nur einen Bruchteil der versprochenen finanziellen Unterstützung zugesichert hat. Stattdessen setzen die Bahnen auf Hochgeschwindigkeitszüge. Eine Entscheidung, die Fragen aufwirft.

Daniel Costantino

In Zürich, Bern oder Genf in den Nachtzug steigen und am nächsten Morgen (hoffentlich) ausgeruht in Barcelona aussteigen: Diese Möglichkeit fordert umverkehR, seit die Nachtzuglinien vor mehr als zehn Jahren nach und nach eingestellt wurden. Bis dahin hatte das Nachtzugnetz über Jahrzehnte hinweg zuverlässig funktioniert. Bis die Konkurrenz aus der Luft kam: Billigfluglinien locken dank Subventionen mit verführerischen Preisen (siehe Seite 6).

Ausgebremstes Nachtzug-Revival

Dann kam die Trendwende: Die ÖBB hat mit dem Nightjet die Nachtzüge aus dem Dornröschenschlaf geholt, die Kundschaft nutzt das Angebot rege. Andere Länder haben nachgezogen.

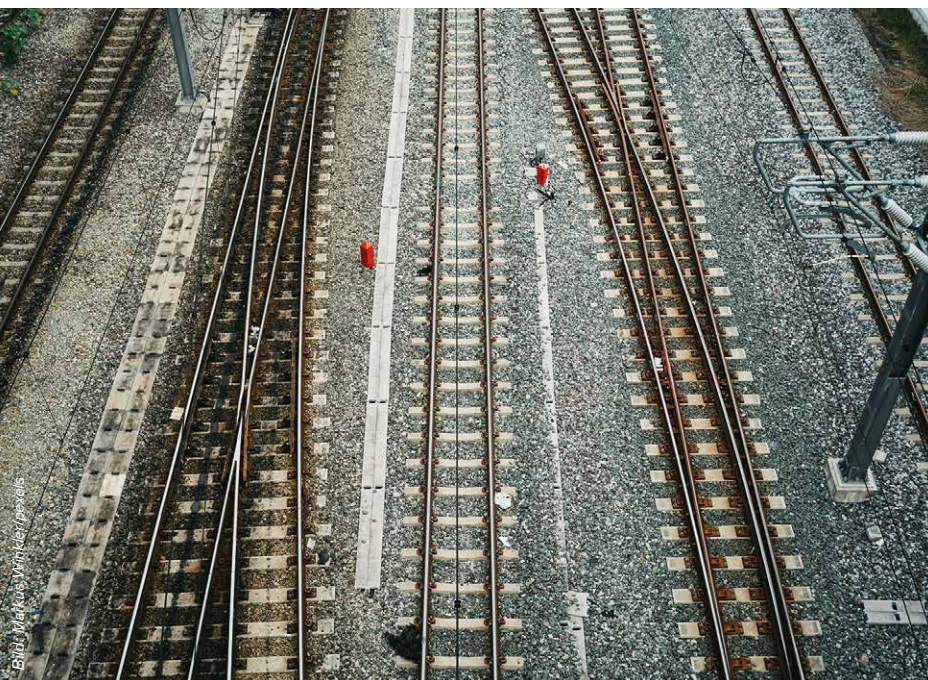
Die SBB, erst zögerlich und dann immer mutiger, präsentierte Pläne für die Wiedereinführung von direkten Nachtzuglinien nach Rom und Barcelona. Im Frühjahr 2025 kam dann die Ernüchterung: Weil der Bund statt der versprochenen 30 Millionen nur 10 Millionen Franken für die Nachtzüge freigab, beerdigten die SBB ihre Pläne für Nachtzüge nach Rom und Barcelona. Stattdessen setzen sie auf Hochgeschwindigkeitszüge, die aus ihrer Sicht rentabler sind. Auch andere Bahnen wie die Österreichische ÖBB und die Schwedische SJ reduzieren ihr Nachtzugangebot wegen mangelnder Unterstützung aus der Politik.

Tag- und Nachtzüge notwendig

Der Vorteil von Hochgeschwindigkeitszügen ist offensichtlich: Die Reisezeit wird deutlich kürzer, und dank einer durchgehenden Fahrt ohne Umstiege wird das Reisen bequemer und verlässlicher. Nach Einschätzung der SBB sind Zugfahrten mit einer maximalen Dauer von sechs Stunden eine attraktive Alternative zum Flugzeug. Die SBB verkennen bei ihrem Entscheid gegen Nachtzüge aber deren Vorteile: Der Nachtzug ist ein rollendes Hotel, man kommt in den Morgenstunden im Zentrum des Reiseziels an. Zudem können sie Destinationen abdecken, die auch bei Hochgeschwindigkeit mehr als sechs Stunden entfernt sind. Nicht zuletzt ist der Ausbau des Nachtzugnetzes ohne grosse Anpassung an der Infrastruktur möglich, was ihre Umsetzung wiederum günstiger macht.

Subventionen richtig einsetzen

Apropos fehlender Finanzierung: Der Bundesrat hat von den 30 Millionen Franken, die vom Parlament mit dem CO₂-Gesetz für die Förderung der Nachtzüge beschlossen wurde, 20 Millionen umgeleitet. Und zwar nicht, wie von Karin Keller-Sutter bei der Beratung des Budgets behauptet, in die allgemeine Bundeskasse, sondern direkt zur Flugindustrie. Bei so einer Politik muss man sich nicht wundern, dass sich die SBB wenig mutig zeigen. Es braucht nun eine Korrektur durchs Parlament. Dieses hat bei der Budgetdebatte im Dezember die Chance, die Klimapolitik wieder auf Spur zu bringen. ■



Falsche Weichenstellung: Bundesrat fördert Flugverkehr statt Nachtzüge.

0,3 %

beträgt der Anteil
sogenannt nachhaltiger
Flugtreibstoffe
am Gesamtverbrauch
der Flugindustrie.



5 x

häufiger nehmen Menschen mit
hohen Einkommen das Flugzeug
als solche mit tiefen Löhnen.

60

Millionen Franken will
der Bundesrat beim
regionalen ÖV auf die
Nutzer*innen abwälzen.



35 €

**Zugfahren muss nicht teuer
sein, wenn die Politik will.
So kostet der Zug von
Warschau nach Prag 35 Euro.
Der Flug hingegen 186 Euro.**



20

Millionen Franken hat der
Bundesrat 2025 der Flugindustrie
geschenkt, anstatt damit
Nachtzüge zu fördern.



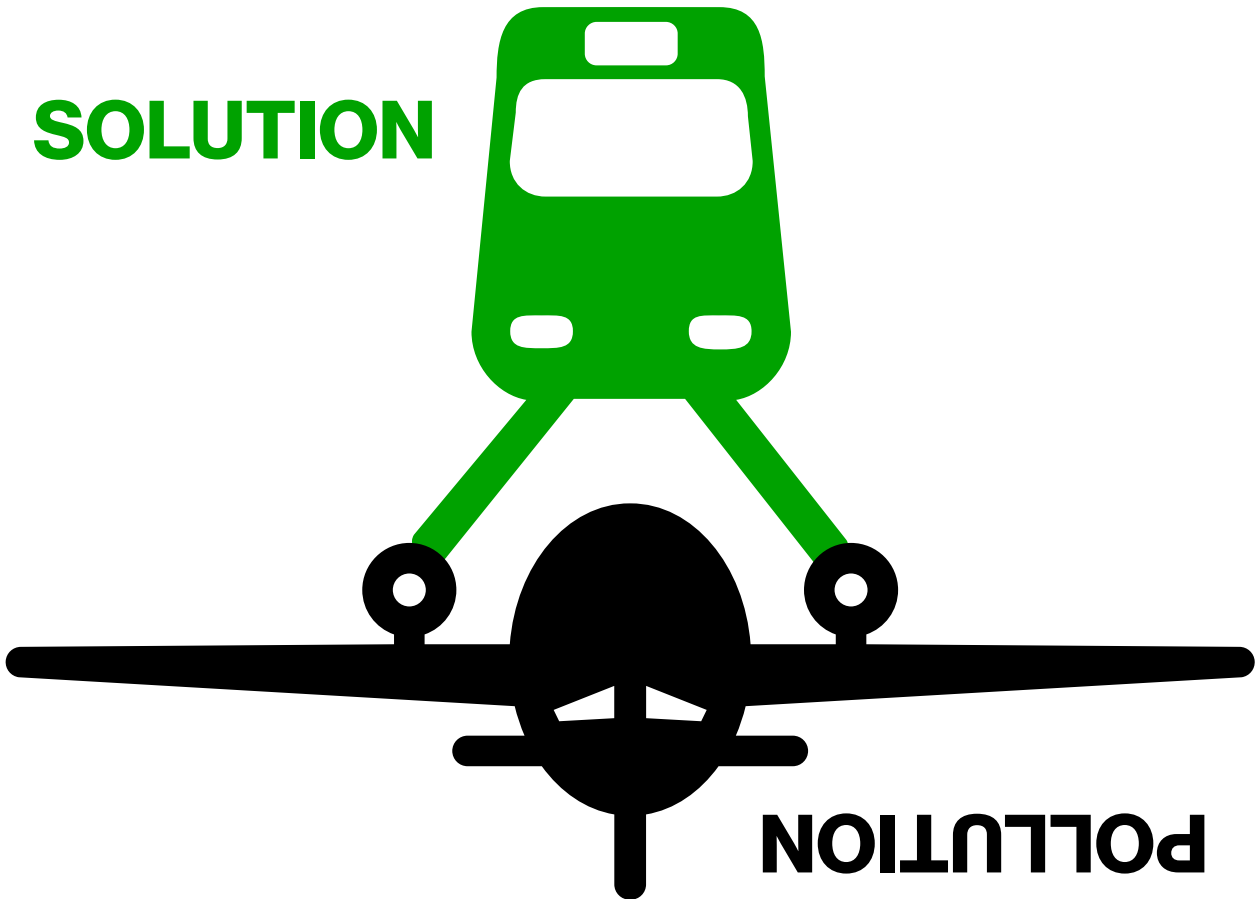
3,9

Milliarden Franken Schaden verursacht
die Flugindustrie durch Lärm, Luft-
verschmutzung und Klimafolgeschäden
in der Schweiz pro Jahr.

umverkehr lanciert eine Initiative

Der Flugverkehr ist für 27 Prozent der Klimaauswirkungen der Schweiz verantwortlich – Trend weiter steigend. Trotzdem ist Fliegen oft billiger, als den Zug zu nehmen. Das ist doch absurd! Wir wollen Menschen ermutigen, den Zug zu nehmen, anstatt sie dafür zu bestrafen. Um das zu erreichen, arbeiten wir mit Hochdruck an der zweiten nationalen Initiative in der Geschichte von umverkehr. Erfahren Sie mehr: umverkehr.ch/flugverkehr

SOLUTION



POLLUTION

Abstimmung I

Sonntag, 30. November 2025, Kanton Zürich

Die SVP-Initiative will den Städten Zürich und Winterthur das Recht wegnehmen, auf allen Strassen in deren Eigentum Tempo 30 einzuführen.

umverkehr.ch/raser-nein

Abstimmung II

Sonntag, 30. November 2025, ganze Schweiz

Wir stimmen über die Zukunftsinitiative ab, die eine Erbschaftssteuer für Vermögen über 50 Millionen Franken einführen will. Die daraus resultierenden Einnahmen sollen gezielt für den Klimaschutz und damit auch für die Mobilitätswende eingesetzt werden.

zukunft-initiative.ch

Mitwirk-Anlässe zur neuen Initiative

Januar 2026, verschiedene Orte

Wir möchten Ihnen die Initiative persönlich vorstellen und freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und Ihre Mithilfe.

umverkehr.ch/mitwirken