

umverkehrRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



149 | 3.2026

Unsere Mobilitätsbon- Initiative

Ab Seite 3

Wie funktioniert die Initiative **Seiten 4–6**

Was bringt sie dem Klima **Seite 7**

Autobahnausbau **Seite 8**

umverkehrR
Zukunft inkl.

Mit Mut aus dem

Energiesparmodus

Zuerst die gute Nachricht: Fast drei Viertel der Bevölkerung sind überzeugt, dass der Klimawandel ein grosses Problem ist, die Schweiz ihre Emissionen senken muss und sich unser Lebensstil ändern werde. Die schlechte Nachricht: Mehr als zwei Drittel glauben nicht, dass uns das gelingen wird – weil die Politik nicht genug tut. Oder schlimmer: nicht genug tun will.

Beispiel bundesrätliche Verkehrspolitik – ein satirisches Kabinettsstück. Nachtzüge? Gestrichen. Autobahnen? Wieder aufgetaut – mit einer Unverfrorenheit, die man sonst nur aus Übersee kennt. Weiterwursteln als Staatsräson. Beim Flugverkehr dasselbe Trauerspiel: Obwohl klar ist, dass «einfach weiterfliegen» keine Zukunft hat, wird es als vernünftigste Option verkauft. Bloss nichts ändern, es könnte ja Bewegung ins Spiel kommen.

Politische Mutlosigkeit im Energiesparmodus: Wer nichts ändert, kann auch nichts falsch machen. Dumm nur, dass Nichtstun inzwischen die riskanteste Strategie ist.

Da ist die Bevölkerung längst weiter. Zwei Drittel wünschen sich eine Flugticketabgabe, weil Fliegen im Vergleich zu Alternativen zu billig ist. Ebenso viele würden lieber mit dem Nachtzug verreisen, da ihnen bewusst ist, wie klimaschädlich Flugzeuge sind. Das sind keine revolutionären Forderungen – das ist gesunder Menschenverstand.

Offenbar traut sich die Bevölkerung selbst mehr zu als der Bundesrat. Sie ist bereit, Gewohnheiten zu hinterfragen und Veränderungen mitzutragen.

Die Konsequenz ist naheliegend: Die Bevölkerung ergreift das Ruder, mit einer Volksinitiative. Denn Mut entsteht dort, wo Menschen willens sind, Verantwortung zu übernehmen.

Wir sind bereit! Sie auch? Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz, Co-Präsident



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 6000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Idaplatz 3, 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, Thibault Schneeberger, Nicola Siegrist, Nina Sommer, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** European Sleeper **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspressen, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Mai 2026

Win-win fürs Klima und fürs Portemonnaie

Die Schweiz fliegt zu viel. Die ganze Schweiz? Nein. Es gibt kein anderer Bereich, in dem die verursachten Klimaschäden bei den Einkommensgruppen stärker auseinanderklaffen als beim Flugverkehr.

Nicola Siegrist

Während die Treibhausgas-Emissionen in den meisten Sektoren langsam sinken, nehmen sie bei der Luftfahrt weiter zu. Dies verdeutlicht exemplarisch die Zwischenbilanz auf dem Weg zu den Klimazielen der Stadt Zürich: Die steigenden Emissionen des Flugverkehrs machen die Fortschritte im Gebäudesektor und beim Verkehr am Boden zunichte. Ohne Reduktion der Anzahl Flüge bleibt der Klimaschutz auf halbem Weg stecken.

Präziser als der Einstiegssatz wäre: Insbesondere ein kleiner Teil der Schweiz fliegt deutlich zu viel und zu weit, nämlich die Vielflieger*innen. Diese kleine Bevölkerungsgruppe verursacht viel grössere Klimaschäden als der Durchschnitt. Dabei gilt: Je grösser das Portemonnaie, desto häufiger, weiter und luxuriöser wird geflogen. Menschen mit hohem Einkommen verursachen mit dem Fliegen fünf- bis sechsmal so grosse Klimaschäden wie Menschen, die im Monat weniger als 6000 Franken verdienen. Flüge in der Businessklasse sind sogar um ein Mehrfaches klimaschädlicher als solche in der Economyklasse. Von Privatjets mal ganz abgesehen. Die klimaschädliche Vielfliegerei ist also auch eine soziale Frage.

Häufig hört man dann, dass «Fliegen einfach zu billig sei». Rein ökonomisch stimmt dies sicherlich. Die Aussage wird aber der gesellschaftlichen Realität nicht gerecht. Menschen wollen reisen, und wir müssen aufpassen, dass wir nicht an den Menschen vorbeireden, gerade wenn schon viele mit Miete, Krankenkassen und Kita-Tarifen zu kämpfen haben. Treffender: Die Alternativen sind im Vergleich zum Fliegen häufig zu teuer. Deshalb setzen wir mit der Mobilitätsbon-Initiative genau da an!

Einerseits korrigieren wir mit der Flugticketabgabe endlich die steuerliche Bevorzugung der Flugindustrie und berücksichtigen die entstehenden Klimaschäden, abhängig von Distanz und Flugklasse. Andererseits – und das ist mindestens so wichtig – stärken wir die nachhaltigere Mobilität, indem wir mit dem Mobilitätsbon den ÖV im In- und Ausland erschwinglicher machen.

In der Konsequenz bezahlt die Minderheit der Vielflieger*innen für ihre Klimaschäden einen faireren Preis und verzichtet künftig auf einen Teil der Flüge. Die grosse Mehrheit der Bevölkerung erhält am Ende des Jahres einen schönen Batzen – selbst dann, wenn sie ab und zu in den Flieger steigt. Mit dem Mobilitätsbon erhält sie einen spürbaren Rabatt auf ihr ÖV-Abo oder geniesst für einmal eine Zugreise. Win-win-win für das Klima, den ÖV und das Portemonnaie der breiten Bevölkerung! ■■■



Mit dem Mobilitätsbon können mehr Menschen eine Zugreise geniessen.

Faire Flugpreise für einen starken öffentlichen Verkehr

Die Initiative für einen starken ÖV und faire Flugpreise, kurz Mobilitätsbon-Initiative, dreht die Logik im Verkehr um: weniger Anreize fürs Fliegen, mehr Geld für einen starken und bezahlbaren ÖV.

Nina Sommer

Der Flugverkehr verursacht rund 27 Prozent des schweizweiten Klimaeffekts, wächst ungebremst und wird steuerlich geschont. Klimaschäden, Lärm und Gesundheitskosten trägt die Allgemeinheit. Mit einer verursachergerechten Flugticketabgabe werden die Mittel dort erhoben, wo die grössten Schäden verursacht werden. So sieht die Mobilitätsbon-Initiative vor, dass auf jedem Flug aus der Schweiz eine Abgabe erhoben wird, abgestuft nach Distanz und Reiseklasse, um so einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele zu leisten.

Konkret bedeutet das: Für Kurzstreckenflüge wird eine Basisabgabe von 30 Franken festgelegt. Für Langstreckenflüge rechnen wir aufgrund der höheren Emissionen mit einer höheren Abgabe. Den genauen Betrag werden Bundesrat und Parlament nach Annahme der Initiative gemäss dem Prinzip der Verursachergerechtigkeit festlegen. Die Abgabe wird daher auch nach Reiseklasse gestaffelt. Da Business- und First-Class-Reisen aufgrund des deutlich höheren Platz- und Ressourceneinsatzes pro Person vier- bis fünfmal höhere CO₂-Emissionen verursachen, müssen Passagier*innen in diesen Klassen einen entsprechend höheren Beitrag leisten. Dies gilt erst recht dort, wo Emissionen besonders extrem und sozial ungerecht verteilt sind: bei den Privatjets.



Bild: Stock/urazon

Die breite Bevölkerung profitiert von einem starken und bezahlbaren ÖV.

Privatjets verursachen pro Passagier*in bis zu 30-mal mehr Emissionen als Linienflüge in der Economyklasse. Gleichzeitig sind ihre Emissionen in den letzten Jahren massiv angestiegen. Die Initiative sieht deshalb auch hier klare Beiträge vor: Pro Flug wird – je nach Distanz und Gewicht des Jets – eine Abgabe ab 500 Franken erhoben. Damit wird ein Bereich erfasst, der bislang kaum reguliert ist.

Wie die Mobilitätsbon-Initiative den ÖV stärkt

Entscheidend ist jedoch nicht allein die Abgabe, sondern die Verwendung der Einnahmen. Jährlich sollten mit der Flugticketabgabe rund 1,5 Milliarden Franken zusammenkommen. Mindestens zwei Drittel davon gehen in Form eines jährlichen Mobilitätsbons von etwa 110 Franken direkt an die Bevölkerung. Der Bon kann für den lokalen, nationalen und internationalen Bahnverkehr eingesetzt werden (siehe Seite 6). Maximal ein Drittel der Einnahmen wird in die Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs investiert. Der allgemeine Begriff

«Förderung» ermöglicht sowohl Infrastruktur- als auch Betriebsbeiträge. Gerade Letztere sind zentral, um Nachtzugverbindungen ab der Schweiz auszubauen. Nachtzüge sind auf langen Distanzen oft die einzige realistische Alternative zum Flug, lassen sich aber häufig nicht kostendeckend betreiben. Mit den Mitteln der Initiative können Angebote gesichert, neue Verbindungen aufgebaut und zeitgemässes Rollmaterial beschafft werden, etwa für Verbindungen nach Barcelona oder Süditalien. Dass dies wirkt, zeigen Beispiele aus dem Ausland: Die ÖBB erhielten bereits vor Jahren staatliche Defizitgarantien in der Höhe von mehr als 400 Millionen Euro, um ihr Nachtzugnetz erfolgreich auszubauen.

Mehr als 90 Prozent der Bevölkerung bekommen durch den Mobilitätsbon mehr Geld, als sie über die Flugticketabgabe bezahlen. Im Endeffekt heisst das: Vielflieger*innen und Luxusreisende bezahlen mehr. Die breite Bevölkerung gewinnt dank einem starken und bezahlbaren ÖV. ■

Mobilitätsbon

Ein Gutschein für mehr als 100 Stutz für den ÖV?
Das ist doch eine super Idee. Mit der Mobilitätsbon-Initiative soll jede in der Schweiz wohnhafte Person pro Jahr rund 110 Franken bekommen, um günstiger ÖV zu fahren. Finanziert wird der Spass durch – in der Regel gut betuchte – Vielflieger*innen.

Silas Hobi

Die Ticketpreise für den ÖV sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Der Preisüberwacher hat aufgezeigt, dass sie sich seit 1990 praktisch verdoppelt haben. In der gleichen Zeit sind sie gegenüber den Kosten fürs Autofahren viermal stärker angestiegen. Kein Wunder, hört man immer wieder Stimmen, die sich über den teuren ÖV ärgern. Wer zu mehreren unterwegs ist oder ein knappes Budget hat, entscheidet sich für eine Fahrt darum eher einmal für das Auto statt für den ÖV. Das wollen wir ändern.

Eine grosse Mehrheit der Bevölkerung profitiert

Mit der Mobilitätsbon-Initiative möchten wir den ÖV vergünstigen. An alle Einwohner*innen der Schweiz – auch Kinder – werden einmal pro Jahr mindestens zwei Drittel der Einnahmen aus der geplanten Flugticketabgabe in Form eines ÖV-Gutscheins verteilt. Je nach Ausgestaltung der Abgabe wird die Höhe variieren. Aktuell gehen wir, basierend auf dem im früheren, abgelehnten CO₂-Gesetz vorgeschlagenen Mechanismus, von rund 110 Franken pro Person aus. Konkret bedeutet das, dass mehr als 90 Prozent der Bevölkerung mehr Geld erhalten, als sie für die Flugticketabgabe bezahlen. Wer den ÖV nutzt und nicht fliegt, wird für die klimafreundliche Mobilität belohnt.

Vielflieger*innen bezahlen

Finanziert wird der Mobilitätsbon ausschliesslich durch Vielflieger*innen. Nur wer viel und weit fliegt, allenfalls sogar in einer Luxusklasse, bezahlt drauf. Da Personen mit hohem Einkommen fünf- bis sechsmal häufiger fliegen als Personen der unteren Einkommensklassen, können wir davon ausgehen, dass reiche Vielflieger*innen den ÖV für uns alle vergünstigen. Ausserdem werden auch Überreiche mit ihren Privatjets zur Kasse gebeten. Zusammenfassend kann also festgehalten werden: Die Mobilitätsbon-Initiative leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und zu mehr Klimagerechtigkeit.

Tiefere Einstiegshürde für ÖV

Tatsächlich haben wir in der Schweiz ja nicht nur ein Problem mit der Klimabelastung des Flugverkehrs. Auch der Autoverkehr ist für einen grossen Anteil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Darum sind Massnahmen zur Verlagerung auf den klimafreundlichen ÖV äusserst willkommen. Auch wenn die 110 Franken pro Person und Jahr auf den ersten Blick nach nicht so viel aussehen, rechnen wir dank der geringeren Einstiegshürde mit einem spürbaren Verlagerungseffekt vom Auto auf Zug, Tram und Bus. Wer einmal im Jahr einen ÖV-Gutschein geschenkt bekommt, probiert vielleicht sogar als Autofan mal eine Zugreise aus. ■■■



Jede Person in der Schweiz bekommt jährlich einen Mobilitätsbon von rund 110 Franken geschenkt.

Die unverzichtbare Klima- abgabe auf Flugtickets

Angesichts des ungebremsen Wachstums des Flugverkehrs und seiner irreparablen Auswirkungen auf das Klima ist offensichtlich, dass wir etwas unternehmen müssen. Aber wie viel bringt eine Flugticketabgabe?

Angela
Zimmermann

Innerhalb von zwanzig Jahren hat sich die Zahl der Flugreisen an Schweizer Flughäfen fast verdoppelt. Die Anwendung des Verursacherprinzips, mit einer Flugticketabgabe proportional zur Entfernung und zur Klasse, setzt einen wirksamen Anreiz zur Reduzierung von Flugreisen.

Auswirkungen auf das Klima

2021 haben Wissenschaftler*innen den Nutzen einer Flugticketabgabe modelliert. Ihr Fazit: Eine solche Massnahme könnte die Zahl der Passagier*innen um 21 Prozent und die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs um 16 Prozent reduzieren.

Diese Prognosen stützen sich auf eine Wirtschaftsstudie, die zeigt, dass die Nachfrage nach Flügen sinkt, wenn die Preise steigen. Bei einem Kurzstreckenflug in der Economyklasse in Europa führt beispielsweise ein Preisanstieg von einem Prozent zu einem Rückgang der Nachfrage um 1,2 Prozent.

Die Preissensibilität variiert jedoch je nach Flugdistanz und Klasse: Passagier*innen von Kurzstreckenflügen in der Economyklasse reagieren stärker auf eine Preiserhöhung als Käufer*innen von Langstreckenflügen in einer Luxusklasse.

Nicht nur die Distanz, auch die Flugklasse zählt

Philippe Thalmann, Professor an der EPFL und Mitautor der Studie, erklärt: «Unabhängig davon, wie hoch die Abgabe für Langstreckenflüge in der Economyklasse ist, sollte sie für die Premiumklassen (Business, First) mindestens viermal so hoch sein. Denn diese schwereren und geräumigeren Sitze verursachen viermal so viele Emissionen und werden von Passagieren belegt, die viermal weniger preissensibel sind. Bei Kurzstreckenflügen könnte das Verhältnis der Premium- zu den Economy-Abgaben zwischen 1,5 und 2 liegen.»

Zudem machen Langstreckenflüge zwar nur 20 Prozent der Passagiere aus, sind aber für 60 Prozent der Emissionen verantwortlich. Eine höhere Besteuerung für Passagier*innen dieser Flüge, insbesondere in den Luxusklassen, könnte daher die Klimaauswirkungen des Flugverkehrs weiter reduzieren und für zusätzliche Gerechtigkeit sorgen.

Und wie geht es weiter?

Unsere Mobilitätsbon-Initiative sieht eine regelmässige Überprüfung der Höhe der Abgabe vor, die bei Bedarf angepasst werden kann. Langfristiges Ziel ist es, den Flugverkehr wirksam zu reduzieren und Alternativen auf dem Landweg zu fördern und auszubauen. Eine solche Veränderung erfordert eine tiefgreifende Umgestaltung unserer Beziehung zum Reisen: weniger weit, weniger oft, dafür umso entspannter und erlebnisreicher. ■■■

Wer Business oder First fliegt, verursacht auf Langstreckenflügen mindestens viermal mehr Emissionen als in der Economy.



Röstis Traum von neuen Autobahnen lebt weiter

Eineinhalb Jahre nach dem Nein zum Autobahnausbau hat Autominister Rösti seine Pläne für die Verkehrszukunft der Schweiz vorgestellt. Darunter befinden sich drei der von der Bevölkerung abgelehnten Autobahnprojekte.

Magdalena Erni

Ende Januar war es so weit: Nach dem Bericht von ETH-Professor Weidmann, in dem dieser eine Priorisierung sämtlicher Ausbauprojekte für Schiene und Strasse vornahm, stellte Albert Rösti mit der Vernehmlassungsvorlage die politische Antwort darauf vor. Erstmals überhaupt werden Autobahn- und Eisenbahnprojekte in einer gemeinsamen Vorlage zusammengefasst. Dadurch entsteht die Gefahr, dass Bahninfrastrukturprojekte bloss gebaut werden, wenn die Bevölkerung auch den Autobahnausbau abnickt.

Nach dem Willen von Bundesrat Rösti werden die abgelehnten Autobahnprojekte in Basel, Schaffhausen und St. Gallen trotzdem gebaut.

Fäsenstaubtunnel, Rheintunnel und Rosenbergertunnel bis 2045

Obwohl die Strassen- und Schienenprojekte nach Röstis Willen nun gemeinsam dem Par-

lament vorgelegt werden sollen, gab es keine Gesamtanalyse. Rösti gab nämlich vor, dass bis 2045 neun Milliarden Franken in Autobahnprojekte verlockt werden müssen, unabhängig davon, ob es aus Weidmanns Sicht nicht sinnvoller wäre, damit die Bahninfrastruktur zu verbessern.

Unter den Projekten befinden sich auch drei der 2024 durch die Stimmbevölkerung abgelehnten Projekte. «Aus Rücksicht auf den Volksentscheid» würden diese gemäss Rösti zwar nicht schon in den nächsten Ausbauschritt 2027 aufgenommen, sollen aber bis 2045 gebaut werden. Rösti begründet dies damit, dass bei dieser Abstimmung zum gesamten Paket Nein gesagt wurde, nicht aber zu den einzelnen Projekten. Das ist erwiesenermassen falsch.

Nachwahlbefragungen zur Abstimmung vom November 2024 haben klar ergeben, dass die Abstimmenden mehr Klimaschutz und weniger Verkehr wollen – und keine neuen Autobahnen, egal wo. Eine kürzlich vom VCS publizierte, repräsentative Umfrage bestätigt das. Auch die für den nächsten Ausbauschritt vorgesehenen Autobahnprojekte Perly–Bernex und Aarau–Birrfield widersprechen dem Volkswillen gegen den Autobahnausbau. Sie gefährden die Klimaziele und zerstören wertvolle Landwirtschaftsfläche.

Dreissig Autobahnprojekte weniger

Doch es gibt auch passable Nachrichten. Der Bundesrat verabschiedet sich immerhin von dreissig Autobahnprojekten wie beispielsweise der Glatttalausbahn, die nun definitiv nicht gebaut werden sollen. Zudem soll es für die Bahninfrastruktur mehr Geld geben, als ursprünglich vorgesehen. Ob das Geld aber beispielsweise beim Bau des Grimsel-Tunnels gut investiert ist, bleibt jedoch fraglich. Für dieses primär touristische und dennoch mindestens 800 Millionen Franken teure Projekt müsste erst noch eine Nachfrage generiert werden. Währenddessen bleiben wichtige Ausbauten, wie die zweite Linie zwischen Genf und Lausanne oder die Verkürzung der Fahrzeit zwischen Winterthur und St. Gallen, wortwörtlich auf der Strecke.

Unser Engagement für eine fossilfreie Mobilität wird nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden noch lange notwendig sein – bis im Sommer mit einer Vernehmlassungsantwort auf Röstis Autobahnpläne und in eineinhalb Jahren dann vielleicht wieder mit einem Referendum. ■



In Orange die für den nächsten Ausbauschritt ab 2030 vorgesehenen Autobahnprojekte. In Rot die Autobahnen, die nach Röstis Willen bis 2045 ausgebaut werden sollen.

Alle wollen einsteigen, nur die Politik nicht

Im Dezember bremste das Parlament den Nachtzug Basel–Kopenhagen–Malmö kurz vor der Abfahrt aus. Das ist ein herber Rückschlag, aber nicht das Ende des Nachtzug-Comebacks. In der Politik und der Bahnbranche bewegt sich einiges.

Angela
Zimmermann

Das Nein des Parlaments zur notwendigen Förderung der Nachtzugverbindung blockierte abrupt einen ersten Schritt zum Ausbau des Nachtbahnnetzes aus der Schweiz hinaus. Der Nachtzug nach Kopenhagen–Malmö hätte ein erster Schritt sein können, um in einer nächsten Runde Verbindungen in weitere Regionen aufzunehmen, wie beispielsweise nach Spanien, Portugal, Süditalien sowie Richtung Balkan, oder auch aus der Westschweiz, die derzeit über keine Nachtzugverbindungen verfügt.

«Das würde nur der Freizeit dienen»

Einige Parlamentarier argumentierten, dass diese Strecke «nur der Freizeit dienen würde». Das ist falsch, weil es durchaus auch Geschäftsbeziehungen mit skandinavischen Ländern gibt. Bei der Förderung von Nachtzügen geht es aber nicht um Freizeit oder Geschäftsreisen. Vielmehr ist es ein Instrument, um den ökologischen Fussabdruck unserer internationalen Reisen nachhaltig zu verringern. Und da 81 Prozent der Flüge ab Schweizer Flughäfen private Gründe haben, wäre es unlogisch, nur für Geschäftsreisen klimafreundliche Alternativen anzubieten. Fünfzig Flüge pro Woche verbinden die Schweiz mit Kopenhagen und Malmö zu einem Preis, der nur dank staatlicher Subventionen so tief ist. Der Bund subventioniert (indirekt) den Flugverkehr durch den Verzicht auf eine Mehrwertsteuer und den Erlass der Kerosinsteuer. Die Einnahmeausfälle aus Letzterer werden auf

1,5 Milliarden Franken pro Jahr geschätzt. Die Verweigerung der Subvention von Nachtzügen bedeutet eine bewusste Bevorzugung des massiv subventionierten Flugverkehrs.

«Das ist zu teuer»

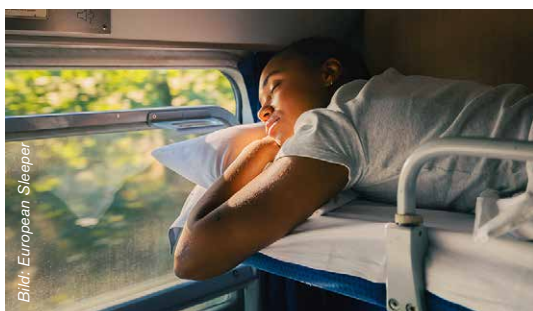
Dass Nachtzüge oft subventioniert werden müssen, liegt daran, dass sie wenig rentabel sind. Sobald der Zug am frühen Morgen sein Ziel erreicht hat, bleibt er bis zur nächsten Fahrt in die Gegenrichtung im Bahnhof stehen. Eine Lösung? Die Entwicklung von Wagen, die sowohl tagsüber als auch nachts eingesetzt werden können – eine technologische Innovation, die weitaus realistischer ist als die Vorstellung, dass der Flugverkehr bald emissionsfrei sein wird.

Andere Akteur*innen mobilisieren sich

In den Städten Genf, Lausanne, Basel, Zürich und Bern wurden von den linken Kräften koordiniert politische Vorstösse für eine Mitfinanzierung der Nachtzugverbindungen durch die Städte eingereicht. Aber nicht nur politisch tut sich etwas, auch in der Bahnbranche selbst kommt einiges in Bewegung. Die Nachtzugverbindung Paris–Berlin–Wien, die im Dezember 2025 aufgrund fehlender staatlicher Subventionen eingestellt wurde, wird seit März 2026 von der privaten niederländischen Nachtzug-Genossenschaft European Sleeper betrieben. Ab Juni ist eine Verbindung von Amsterdam und Brüssel nach Mailand geplant – mit Halt in Bern. Noch zeigen sich die SBB wenig kooperativ, European Sleeper ist aber zusehends, rechtzeitig die Fahrbewilligung zu bekommen.

Stabile Finanzierung von Bahnverbindungen

Es ist nachvollziehbar, dass den SBB nach dem ständigen Hin und Her der Politik zur Nachtzugförderung die Lust an neuen Nachtzuglinien vergangen ist. Unsere Mobilitätsboni-Initiative setzt daher auch hier direkt an und schafft eine stabile Finanzierung für die Förderung von grenzüberschreitenden Zugverbindungen. Bis zu einem Drittel der Einnahmen aus der Flugticketabgabe können für Infrastrukturverbesserungen, Rollmaterial oder Betriebsbeiträge eingesetzt werden. Damit steht dem Nachtzug-Comeback nichts mehr im Weg. ■■■



European Sleeper fährt neu zwischen Paris und Wien und voraussichtlich ab Juni von Amsterdam über Bern nach Mailand.

Bitte

Bio



Bild: Unsplash/Oskar Kadaksoo

Wenn schon privat jetten, dann bitte mit Bio – zur Schonung der Umwelt. Bio-Avocados aus Peru, Bio-Crevetten aus Thailand, Bio-Parmesan aus Italien, ein Veuve Clicquot aus Frankreich (nicht bio – Ausnahmen sollen ja bekanntlich die Regel bestätigen), Bio-Tomaten und -Rucola aus Sizilien. Wird der Treibstoff anschliessend noch mit einem Tropfen Bio-Kerosin veredelt, steht dem nachhaltigen Reisen im eigenen kleinen Jet nichts mehr im Weg. Guten Appetit und Prosit! ■



Verzicht auf eigenen Privatjet

Aktiv gegen die Klimakrise: Dank Verzicht auf den eigenen Privatjet (Freunde können ihn für ein Taschengeld ausleihen) kann nun getrost und mit gutem Gewissen mit der Yacht durch die Weltmeere gecruist werden. Was für eine Freude! Seit der Treibstoff aus nachhaltig angebautem Palmöl und einmalig verwendetem Fritteusen-Öl produziert wird, wird sogar aktiv etwas für die Umwelt getan – schliesslich sind Ölpalmen schön grün! Und mit dem geteilten Privatjet sind wir schon fast so umweltfreundlich wie links-grüne Städter mit einem Mobility. Ahoi! ■

Dörfs es bitzeli meh sii



Bild: Wikimedia / Alex Snow

Wenn schon, denn schon. Mit dem Golden Ferrari zum Flughafen, um von dort goldig auf die Bahamas zu jetten und dann mit der Jacht etwas Inselhopping zu betreiben. Für knapp 100 Millionen Dollar schon fast ein Schnäpp-

chen. Man(n) gönnt sich ja sonst nichts – ausser vielleicht noch ein bisschen Flugabgabe bei einem Abstecher in die Schweiz, falls eine neue Golden Rolex fällig wird. ■■■

Jetset war gestern



Bild: Unsplash / Prokhor Minin

Wer mit dem Privatjet unterwegs ist, gehört trotz Gold und Sharing zu den Losern. Trendsetter orientieren sich am Weltraumtourismus. Wer wirklich den Ton angibt, fliegt in den Weltraum und trinkt seinen Veuve Clicquot auf dem Mars – und dies alles ohne Flugticketabgabe. Schon wieder gespart! ■■■

Gemeinsame Übergabe unserer Petition mit der breit abgestützten Petition für den Nachtzug nach Kopenhagen und Malmö.



27 530 Unterschriften für die Mobilitätswende

Im Dezember haben wir 27 530 Unterschriften für eine grundsätzliche Neuausrichtung der Verkehrspolitik in der Schweiz eingereicht. Mit der Petition wehren wir uns gegen den im «Entlastungspaket 27» vorgesehenen Sparhammer beim öffentlichen Verkehr und die Streichung des

Nachtzugs nach Kopenhagen und Malmö. Anstatt weiterhin Milliarden in den von der Bevölkerung abgelehnten Autobahnausbau zu verlocken, soll das Geld für den regionalen ÖV, die Bahninfrastruktur und Nachtzüge sowie den Fuss- und Veloverkehr eingesetzt werden. ■■■

Ungebremste Abbaupolitik

Der Bund will jährlich bis zu drei Milliarden Franken wegsparen. Besonders im Fadenkreuz sind der Klimaschutz und die Mobilitätswende. Inzwischen hat der Ständerat über den Plan des Bundesrats entschieden. Trotz Widerstand der Kantone hält der Ständerat daran fest, dass die Nutzenden einen höheren Anteil der Kosten des regionalen Personenverkehrs (Postautos und Regionalzüge) bezahlen müssen. Das bedeutet, dass die Billetpreise steigen und weitere Verbindungen in Randregionen gestrichen werden. Und auch die Förderung von Nachtzügen soll definitiv gestrichen werden. Um dieses Horrorszenario doch noch zu verhindern, haben wir uns mit anderen Organisationen wie dem vpod, der GSoA und dem Verband Schweizer Studierendenschaften zusammengetan und fordern themenübergreifend den Abbruch der Abbau-Übung. ■■■

Einreichung Stadtklima-Initiative Zofingen



«Flugfreude der Stadtbevölkerung bringt Klimaziel Netto-Null bis 2040 ins Wanken»

So hat im Dezember das Online-Magazin Tsüri den Netto-Null-Zwischenbericht der Stadt Zürich zusammengefasst. Während es bei den direkten Emissionen innerhalb des Stadtgebiets in die richtige Richtung geht, steigen die Emissionen des Konsums und insbesondere der Flugreisen weiterhin. Um ganze acht Prozent haben die zurückgelegten Flugkilometer zugenommen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Stadt Zürich zu-

sammen mit Zürich Tourismus die Studie «Nachtsprung Zürich 2040» für das Potenzial des Reisens mit Nachtzügen und Nachtbussen erarbeitet. Diese zeigt auf, wie Zürich zum «Drehkreuz eines modernen Nachtsprung-Netzwerks» werden kann. Wir hoffen, dass es nicht bei der Studie bleibt und Zürich aktiv dazu beiträgt, das Nachtzugnetz auszubauen und vom Flug-Hub zum Zug-Hub zu werden. ■■



Schluss mit Privatjets!

Privatjets verursachen pro Passagier*in bis zu 30-mal mehr Treibhausgas-Emissionen als Economyflüge. Die Reichen und Mächtigen, die mit ihrem Privatjet ans WEF oder in die Skiferien in den Alpen fliegen, belasten mit einem Flug das Klima mehr als die meisten Menschen in einem ganzen Jahr. Wir fordern deshalb ein schweizweites Verbot von Privatjets. Vorbild könnte der Flughafen von Amsterdam (Schiphol) sein, der seine Kapazitäten für Privatjets stark reduziert hat, mit dem Ziel, Privatjets langfristig vollständig zu verbieten. Oder die «Premium Flyers Solidarity Coalition» von Spanien, Frankreich und weiteren Ländern, die auf internationaler Ebene hohe Abgaben auf Business-Class-Tickets und Reisen mit Privatjets fordern. ■■

umverkehr.ch/privatjets



Stadtklima geht weiter

In Burgdorf hat der Stadtrat beschlossen, 21 000 Quadratmeter zu entsiegeln und zu begrünen. Das entspricht der Grösse von rund drei Fussballfeldern. Zudem konkretisiert ein neues Reglement weitere Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas. Das Burgdorfer Initiativkomitee hat deshalb die Stadtklima-Initiative zurückgezogen.

In Zofingen wurde die Stadtklima-Initiative mit 630 Unterschriften eingereicht. Damit ist es nun am Einwohnerrat, einen Gegen- oder Umsetzungsvorschlag zu erarbeiten. In Wädenswil steht die Stadtklima-Initiative noch ganz am Anfang: Im Januar hat das Sammeln der notwendigen 600 Unterschriften begonnen. ■■

Auto und Rechtsextremismus

Fördert das Auto den Rechtsextremismus – und wie verstärkt der Rechtsextremismus im Gegenzug die Abhängigkeit vom Auto? Das war das Thema des Abends, den umverkehr im Dezember unter dem Titel «Das Auto, Vehikel des Rechtsextremismus?» organisiert hatte.

Thibault
Schneeberger

Unser Gast Antoine Dubiau, Doktorand der Geografie an der Universität Genf, erinnerte zunächst daran, dass das Auto den öffentlichen Raum nicht «auf natürliche Weise» erobert hat, sondern sich durch politische Entscheidungen und massive öffentliche Investitionen durchgesetzt hat: Strassen, Autobahnen, Parkplätze, Stadtplanung. Das Raumplanungsmodell, das Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte voneinander trennt, hat die Landschaft verändert und andere Verkehrsmittel an den Rand gedrängt. Seitdem ist das Auto vielerorts keine Wahl mehr, sondern eine Voraussetzung für das soziale Überleben. Die Abhängigkeit vom Auto wird gezielt organisiert und aufrechterhalten.

Hinzu kommt die symbolische Bedeutung: Das Auto wird mit Macht, Geschwindigkeit und der Beherrschung des Raums assoziiert. Diese Werte stehen in Verbindung mit einer bestimmten Vorstellung von Freiheit: einer individualistischen, wettbewerbsorientierten, oft männlichen Freiheit, bei der der öffentliche Raum eher als ein zu eroberndes Terrain denn als ein gemeinsames Gut angesehen wird, das geteilt werden muss.

Die vollständige
Konferenz auf
Französisch lässt
sich hier nachver-
folgen:
actif-traffic.ch/dubiau

Zementierung der imperialen Lebensweise

Genau diese Auffassung einer individualistischen Freiheit ist auch die Grundlage für reaktionäre Diskurse wie die Ablehnung des regulierenden Staats und generell kollektiver Regeln und ökologischer Normen. Für Antoine Dubiau ist das Auto sogar das Fundament der «imperialen Lebensweise», eines von den Soziologen Ulrich Brand und Markus Wissen entwickelten Konzepts. Demnach basiert der westliche Lebensstil darauf, menschliche und natürliche Ressourcen auf globaler Ebene auszubeuten. Die reichen Länder im Norden verfügen dadurch über viel Wohlstand und Komfort, während die Umweltverschmutzung und deren Folgen in den globalen Süden verlagert werden.

Die Verteidigung dieses Lebensstils steht im Mittelpunkt der Rhetorik der extremen Rechten. Sie lehnt jede Infragestellung unserer Konsum- und Produktionsweisen ab und lenkt die ökologische Frage auf eine einzige Variable, nämlich die Einwanderung. Die Initiative der SVP zur 10-Millionen-Schweiz ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür.

Der extremen Rechten keinen Raum lassen

Wie kann man also für eine Mobilitätswende eintreten, ohne den ländlichen Raum den reaktionären Kräften zu überlassen, die die Abhängigkeit vom Auto für identitäre Zwecke instrumentalisieren und die soziale Spaltung zwischen Stadt und Land ausnutzen? In einer Zeit, in der Agglomerationen und ländliche Gebiete weniger gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, ist dies eine entscheidende Frage. Denn genau dort bietet sich ein fruchtbarer Boden für populistische Diskurse, die den Erhalt der (imperialen) Lebensweise versprechen.

Der Diskussionsabend legte den Grundstein für Überlegungen, die es verdienen, weiter vertieft zu werden. Fortsetzung folgt! ■



Antoine
Dubiau



Das Auto dient als Symbol und Werkzeug, um den öffentlichen Raum zu beherrschen.

5 – 6 ×

häufiger fliegen Menschen mit hohem Einkommen als solche mit tiefem.

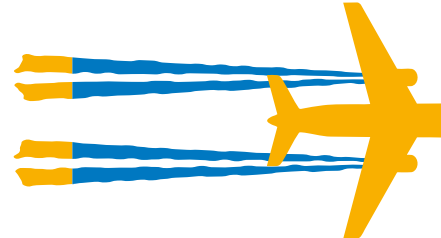


90 %

der Bevölkerung bekommen mit der Mobilitätsbon-Initiative mehr Geld ins Portemonnaie.

16 %

gehen die Emissionen des Flugverkehrs mit unserer Mobilitätsbon-Initiative zurück.



Fakten

21 %

weniger Flugpassagier*innen gibt es dank der Mobilitätsbon-Initiative.



1.5 Mia

Franken machen die Einnahmen aus der Flugticketabgabe aus.

Rund 110.–

Franken bekommt jede Person in der Schweiz mit dem Mobilitätsbon pro Jahr ausbezahlt.



100 000 Unterschriften in sechs Monaten

Wir haben ein ambitioniertes Ziel. Wir starten nicht nur eine schweizweite Initiative, mit der wir am Tabu des Flugverkehrs rütteln. Wir wollen die notwendigen 100 000 Unterschriften sogar innerhalb von sechs Monaten sammeln. Das schaffen wir nur mit Ihrer tatkräftigen Unterstützung. Am 1. Mai geht es an Dutzenden von Orten in der Schweiz los. Sind Sie auch dabei? umverkehr.ch/sammelstart



Bild: ÖBB / Harald Eisenberger

Dank bezahlbaren und bequemen Angeboten reisen mehr Menschen mit dem Zug statt dem Flugzeug.

GV umverkehr

Mittwoch, 25. März 2026, 19 Uhr,
Kongresszentrum Kreuz, Zeughausgasse 41, Bern
 Neben den ordentlichen Traktanden der Generalversammlung diskutieren wir mit Expert*innen über die Mobilitätsbon-Initiative.
Anmeldung: umverkehr.ch/gv

Weitere nationale Sammeltage

Samstag, 9. Mai 2026
Samstag, 13. Juni 2026
Sonntag, 14. Juni 2026
Samstag, 4. Juli 2026
Samstag, 22. August 2026
Samstag, 12. September 2026
Sonntag, 27. September 2026
Samstag, 24. Oktober 2026

Hinzu kommen diverse lokale und spontane Sammelaktionen.
umverkehr.ch/sammeltermine

Sammelstart 1. Mai

Freitag, 1. Mai 2026, Schweizweit
 Wir wollen die 1.-Mai-Feste nutzen, um schon zum Start einen grossen Teil der Unterschriften zu sammeln. Machen Sie mit?
Alle Orte und Zeiten finden Sie hier: umverkehr.ch/sammelstart

Webinar Vision Zero

Dienstag, 17. März 2026,
12 – 13.30 Uhr, online (CH)
 Keine Unfälle – das ist Teil der Vision Zero. Im Webinar zeigen drei Fachexpert*innen, wie Sicherheit im Veloverkehr gelingen kann.
Anmeldung: velokonferenz.ch