

Leichte Übermacht für bürgerliche Kräfte in Genf

Wahlen in den Verfassungsrat

Genf, 19. Okt. (sda) Die bürgerlichen Kräfte werden im Genfer Verfassungsrat eine leichte Übermacht haben. Für eine Überraschung sorgte bei der Wahl vom Sonntag eine Liste von Pensionierten, die «Association de défense des personnes âgées» (AVIVO), die 9 der 80 Sitze errang. Daneben errang eine Arbeitgeberliste 6 Sitze und die Gruppe «Verbände von Genf» 3 Sitze. Dies ergibt insgesamt ein leichtes Übergewicht der bürgerlichen Kräfte: Denn die Liberale Partei sicherte sich 13 Sitze, die SVP und die FDP je deren 7 und die CVP 6. Die Protestorganisation «Mouvement Citoyens genevois» kam auf 4 Mandate. Insgesamt kommen die bürgerlichen Kräfte so auf 43 von 80 Sitzen. Demgegenüber errangen die SP 11 und die Grünen 10 Sitze. Zusammen mit 4 Mandaten der Linksausensepartei SolidaritéS ergibt dies 25 Sitze.

Die Wahlbeteiligung lag bei tiefen 32,9 Prozent. 11 der 18 Listen erreichten das notwendige Quorum von 3 Prozent. Geschlagen geben musste sich unter anderem die Partei der Arbeit, die sich mit den ehemaligen Kommunisten verbündet hatte. Der Verfassungsrat muss in vier Jahren die Genfer Kantonsverfassung überarbeiten. Sie ist die älteste der Schweiz und stammt aus dem Jahr 1847. Für die 80 Sitze im Verfassungsrat haben sich 527 Kandidatinnen und Kandidaten beworben.

Herausgegriffen

Der Beitrag der SBB zur Rettung des Genitivs

C. Bi. Die, sagen wir einmal: gelegentlichen Pannen auf dem Verkehrsnetz der Schweizerischen Bundesbahnen sind zwar etwas unangenehm, haben aber auch positive Seiten, die in der Regel zu wenig geschätzt und gewürdigt werden. Sie laden zur Betrachtung der Landschaft ein, zur Meditation oder zu abwegigen Gedanken, beispielsweise über die Entwicklung der deutschen Sprache.

Die Verkehrsstörungen bewirken nämlich eine wunderbare Vermehrung der Lautsprecherdurchsagen, die oft ausgesprochen interessant sind, weniger, weil sie einem wirklich weiterhelfen («wegen der Anschlüsse in Bern bitte die Lautsprecherdurchsagen im Bahnhof beachten»), als unter linguistischen Gesichtspunkten.

So fällt auf, dass unsere Bundesbahnen ein ausgesprochenes Faible haben für den etwas altmodischen Ausdruck «infolge» plus Genitiv. Dies führt etwa zu folgender Ansage: «Infolge eines technischen Problems und ... (Pause, Knistern im Lautsprecher) ... Auswechsellern der Lokomotive ... erhält unser Zug ... (lange Pause, Knistern) ... eine Verspätung von ungefähr 10 Minuten.»

Neulich war es wieder so weit: Stillstand auf dem flachen Land, Warten, dann Knistern im Lautsprecher und Durchsage: «Infolge Abwartens eines entgegenkommenden Zugs ... (Pause, Knistern) ... erhalten wir eine Verspätung von 8 Minuten.»

Nun freut sich natürlich der Fahrgast darüber, dass er, wenn er schon verspätet ist, etwas dafür «erhält». Besonders aber freut er sich über diese elegante Widerlegung der These vom Niedergang des Genitivs in der deutschen Sprache (vgl. den Bestseller von Bastian Sick: «Der Dativ ist dem Genitiv sein Tod»).

Und dennoch sagt man sich, dass es eigentlich viel einfacher wäre zu sagen: «Wir warten einen entgegenkommenden Zug ab und fahren danach mit 8 Minuten Verspätung weiter.» Nur: So schlicht und einfach wollen es sich die SBB doch nicht machen.

Oder nicht immer. Das letzte Mal knisterte nämlich kurz nach der deutschen Ansage der Lautsprecher erneut, dann kam eine Durchsage auf Englisch, und die lautete ganz einfach: «Because we have to wait for an oncoming train, we'll have an 8-minutes delay.» Also doch!

So schlicht und schnörkellos geht das auf Englisch. Aber wenn es Deutsch ist, muss es offenbar kompliziert sein. Und erst recht, wenn der Deutschschweizer Hochdeutsch spricht, dann muss es eben auch hoch tönen. Und da wundert man sich, dass Englisch «in» ist.

INHALT

«Strafrecht als moralisches Minimum»

In einer fragmentierten Gesellschaft wie der unsrigen werde das Strafrecht zu einem moralischen Minimum, sagt der Freiburger Strafrechtler und Rechtsphilosoph Marcel A. Niggli. **10**

Vor der Fusion von FDP und LPS

Am 25. Oktober wollen FDP und LPS separat den Fusionsentscheid fällen, um dann als «FDP – Die Liberalen» unter dem gemeinsamen Dach in den Wahlkampf 2011 zu ziehen. **11**

Begeisterung für historische Obstsorten

Am 4. Pro-Specie-Rara-Markt in Zofingen haben zahlreiche Besucher Bekanntheit mit längst vergessenen, genetisch und kulturhistorisch wertvollen Obst- und Nutztiersorten gemacht. **11**

SP-Gegenvorschlag zum Rettungspaket für den Finanzplatz

Mehr Mitsprache für den Staat und Auflagen für die UBS verlangt

Die SP hat am Wochenende Widerstand gegen den von Bundesrat, Nationalbank und Bankenkommission ausgearbeiteten Rettungsplan für die UBS angekündigt. Sie will mit einem Gegenvorschlag ein Recht zur direkten Kontrolle der öffentlichen Hand über die UBS erreichen.

Sx. Die SP will den Rettungsplan des Bundes im Parlament nachträglich nicht einfach durchwinken. Zu diesem Schluss kam die Geschäftsleitung der SP Schweiz, die sich am Freitag mit dem Rettungspaket für den schweizerischen Finanzplatz befasst hat. Sie verlangt demokratische Mitsprache. Die Baselbieter Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer und der Freiburger Ständerat Alain Berset haben für die SP einen «Gegenvorschlag» ausgearbeitet, dessen Eckpunkte von der Zeitung «Sonntag» bekannt gemacht wurden.

Die SP will das Rettungspaket des Bundes ablehnen, weil der Staat «praktisch ohne Gegenrechte» und «ohne genügend Mitspracherechte» gegenüber der UBS sei. Deshalb sei der staatliche Rettungsplan demokratisch und finanziell unhaltbar. Die SP will – gegebenenfalls mit einer Aufsichtsbeschwerde – geklärt wissen, ob «die Natio-

nalbank überhaupt darf, was sie will». Das Rettungspaket des Bundes stützt sich auf die verfassungsmässigen Kompetenzen, die vom Bundesrat im konkreten Fall jedoch erstmals auf die volkswirtschaftliche Absicherung ausgedehnt wurden (NZZ 17. 10. 08). Die SP stösst sich an der Tatsache, dass im Hilfspaket des Bundes die Auffanggesellschaft ihren Sitz in Cayman Island haben soll. Mit diesem Standort tun sich auch einige bürgerliche Politiker schwer.

Mit dem Gegenvorschlag ihrer beiden Parlamentarier möchte die SP reale Gegenwerte für die öffentliche Hand absichern. Das SP-Papier sieht unter anderem die Gründung einer «Auffanggesellschaft zur Rettung des Finanzplatzes» vor, an der der Bund mit einem Drittel und die Kantone mit zwei Dritteln beteiligt wären. Dieser Gesellschaft müsste die Nationalbank ein Darlehen gewähren. Die UBS soll nach den Vorstellungen der Sozialdemokraten durch die öffentliche Hand rekapitalisiert werden: zum einen über die Pflichtwandelanleihe von 6 Milliarden Franken, zum andern über eine weitere Kapitalerhöhung durch die Auffanggesellschaft. Auf diesem Weg will die SP der öffentlichen Hand das direkte Kontroll- und Mitspracherecht über die UBS und deren Management sichern. Das hiesse nach den Vorstellungen der

SP: keine Löhne über 1 Million Franken, ein Verbot risikotreibender Boni und die Auflage an UBS-Manager zur Rückzahlung ihrer Boni für das Jahr 2007.

Von den anderen Parteien werden FDP und CVP für diese «kalte Verstaatlichung» der UBS nicht zu haben sein. Bleibt die SVP: Der Wirtschafts- und Finanzberater Nationalrat Hans Kaufmann bezeichnete das Vorhaben der SP zwar als Schnapsidee. Die SVP gab sich zum Rettungsplan für den Finanzplatz bisher eher kleintätig, weil sie einerseits durch den früheren UBS-Verwaltungsrat Peter Spuhler indirekt Teil des Problems ist und wegen der längeren Abwesenheit von Christoph Blocher in den USA bisher auch nicht recht weiss, wie sie in dieser Frage agieren soll. Käme sie nach der Rückkehr Blochers, aus anderen Gründen als die SP, ebenfalls zu einer ablehnenden Haltung zum Rettungsplan, könnte es im Parlament – wie etwa beim Rüstungsprogramm – eng werden. Ein nachträgliches Nein des Parlaments zum Rettungskredit für die UBS würde grosse Probleme schaffen, sagte Finanzverwalter Peter Siegenthaler, einer der Architekten des Rettungsplans. Die Finanzdelegation der beiden Räte hat den 6-Milliarden-Kredit bereits freigegeben.

Weiterer Bericht im Wirtschaftsteil

Schrauben am Preis des Erfolgs – aber wie?

Ausgeblendete Aspekte bei der Diskussion über die Bahntarife

Die Arbeiten der Transportunternehmen an der Neuorganisation und -gestaltung des Tarifsystems der öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz ziehen sich in die Länge. Zu erwarten ist ein moderater Preisaufschlag noch vor dem Systemwechsel. Zudem sind die Kapazitätsprobleme im S-Bahn- und im Intercity-Verkehr unterschiedlich anzugehen.

P. S. Vor einem Jahr hatte der Branchenverband öffentlicher Verkehr (VöV) angekündigt, im Verlaufe des Jahres 2008 Vorschläge für ein neues Tarifsysteem vorzulegen, das sich nicht mehr ausschliesslich an fiktiven, will heissen: künstlich verlängerten Distanzen orientieren soll, sondern auch an objektiven Parametern, zum Beispiel an der effektiven Nachfrage. Auslöser für diese Reformarbeiten war das Veto des Preisüberwachers im Frühsommer 2007 gegen die weitere Vergrößerung der Diskrepanz zwischen realen und tarifarischen Kilometern, wie sie die SBB für stark nachgefragte Verbindungen zwischen Städten angestrebt hatten. In der Folge wurde unter dem Dach des VöV eine Projektorganisation nicht nur für die Neugestaltung des Tarifsystems aufgebaut, die dieses Jahr erste Vorschläge hätte vorlegen sollen. Deren Ausarbeitung zieht sich laut VöV nun aber wegen der Komplexität des Vorhabens in die Länge.

Offener Zugang als Tabu

Das neue Tarifsysteem soll nicht nur zeitliche Differenzierungen ermöglichen, wie sie jüngst öffentlich heftig diskutiert wurden, sondern den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln weiter vereinfachen, ohne ihn gleichzeitig automatisch zu verteuern. Dieses Bestreben ist nicht neu; die konsequenteste Lösung für einen niederschweligen Zugang wäre das System «Easy Ride» gewesen. Auf einer schweizweit gültigen Chipkarte basierend, auf die bei jedem Ein- und Aussteigen ohne Zutun der Reisenden der Fahrpreis abgebucht worden wäre, hätte es ab 2005 Billettautomaten und Entwerter sowie damit Boxenstopps für Passagiere an Tram- und Bushaltestellen überflüssig machen sollen. Technisch erfolgreich erprobt, scheiterte «Easy Ride» vor allem am Widerstand der Nahverkehrsbetriebe, welche die relativ hohen Investitionskosten scheuten und die Praktikabilität des vorgesehene nachträglichen Inkassos in Frage stellten.

Laut VöV besteht eines der Ziele des nun angegangenen Systemwechsels darin, auch ohne futuristische Technologie von jeher bestehende oder durch Tarifverbände neu geschaffene Tarifgrenzen zu überwinden. Insbesondere soll es möglich sein, auch Reisen, die neben der Bahnfahrt von A nach B auch vorgängige oder abschliessende Bus- oder Tramfahrten einschliessen, mit einem einzigen Billett zu absolvieren. Tabu bei der angestrebten Reform sind Errungenschaften, die zum Erfolg des öffentlichen Verkehrssystems in der Schweiz beigetragen haben: der sogenannte direkte Verkehr, also der bestehende Fahrausweis-Verband unter den Bahnen und weiteren Transportunternehmen, das offene System, das ohne verpflichtende Reservations auskommt, sowie ein Generalabonnement, mit dem analog heute möglichst alle öffentlichen Verkehrsmittel benützt werden können.

Das Begehren, künftig auch die Nachfrage in die Bemessung der Tarife einzubeziehen, kam nicht nur von den SBB, die damit einerseits Verkehrsspitzen brechen und andererseits höhere Er-



Zwischen den grossen Zentren nimmt der Andrang der Fahrgäste anhaltend zu.

MARTIN RUETSCHI / KEYSTONE

träge generieren möchten, sondern auch von touristisch ausgerichteten Betrieben, die saisonal abgestufte Fahrpreise anstreben. Da solche Anreizsysteme, die auf eine ausgeglichene Auslastung der Angebote abzielen, nächstes Jahr sicher noch nicht eingeführt werden, dürfte – wiewohl noch nicht beschlossen ist – mit einem auf dem herkömmlichen System basierenden, durch Teuerung und Steigerung der Energiekosten begründeten Aufschlag zu rechnen sein. Immerhin hat SBB-Chef Andreas Meyer diese Absicht bereits anlässlich der Präsentation der Bilanz des ersten Halbjahres 2008 geäußert.

Bemerkenswert an der bisherigen breiten Diskussion darüber, ob und wie Bahntarife differenziert werden könnten, ist zweierlei: Zum einen wurde nicht berücksichtigt, dass neue zeitliche Differenzierungen ausschliesslich im überregionalen Verkehr zum Tragen kämen. Insbesondere zwischen den grossen Zentren in der Deutschschweiz und am Genfersee, die in vergangenen Jahren auf eine Stunde oder weniger aneinander herangerückt sind, kämpft die Bahn mit stark und anhaltend zunehmenden Frequenzen. Diese wiederum sind eine Konsequenz ihres Erfolgs, der sich aus der Kombination von Beschleunigung und Fahrplanverdichtung ergeben hat. Beides hat zusammen mit verhältnismässig günstigen pauschalen Fahrausweisen (Generalabonnement) insbesondere das Pendeln über die Agglomerationen hinaus attraktiv gemacht und damit zu einer Akzentuierung der morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen zwischen den Städten beigetragen.

Kleinere, aber feinere 1. Wagenklasse?

Während solchen Nachfragespitzen bei S-Bahnen aufgrund von durchschnittlichen Reisezeiten, die 15 Minuten nicht wesentlich überschreiten, mit zusätzlichen Stehplätzen begegnet werden kann, ist solches im Städteverkehr, wo das Gros der Reisenden zwischen einer halben und eineinviertel Stunden unterwegs ist, nicht möglich.

Zum anderen erstaunt, dass sich die Frage der tariflichen Differenzierung im Intercity- und Interregio-Verkehr bloss auf die zeitliche Dimension beschränkt. Immerhin verfügen die SBB mit

den beiden Wagenklassen bereits über eine Abstufung ihres Angebots, die sich akzentuieren liesse. Heute besteht sie im Wesentlichen darin, dass 1.-Klass-Fahrausweise zwischen 56 (Generalabonnement) und 65 Prozent (Einzelbillette) teurer sind und den Passagieren dafür ein nicht verbindlich definierter Mehrkomfort geboten wird, der in der Regel aus etwas grösseren, freilich zwischen den einzelnen Wagentypen stark variierenden Sitzabständen besteht. Denkbar wäre eine konsequente (Wieder-)Aufwertung und klare Positionierung der heute komfortmässig stark an den Standard der 2. Klasse angenäherten 1. Klasse bezüglich Platzverhältnissen, Sitzkomfort, elektrischer Anschlüsse, Internetzugang und Verpflegungsmöglichkeiten (zum Beispiel Snack-Automaten in Zügen ohne Railbar).

Umgekehrt liessen sich die generellen Vergünstigungen reduzieren, die heute auch auf 1.-Klass-Fahrausweisen geboten werden. Weshalb eigentlich wird das 1.-Klass-Generalabonnement bestimmten Bevölkerungsgruppen, wie jungen Erwachsenen oder Rentnern, wie sein 2.-Klass-Pendant vergünstigt abgegeben? Sind auf einem Premium-Angebot tatsächlich Sozialtarife zu gewähren? Und könnte nicht auch der Preis des günstigen Halbtaxabonnements differenziert werden, je nachdem, ob mit ihm auch 1.-Klass-Billette erworben werden können oder nicht? Während eine aufgewertete 1. Klasse unter der Woche Fahrgästen mit voll bezahlten Generalabonnements und Billetten bzw. Inhabern eines «Halbtax plus» vorbehalten werden könnte, liesse sie sich an Wochenenden ohne Geschäfts- und Pendlerverkehr über günstige pauschale Klassenwechsel breit öffnen.

Mit einer verkleinerten, aber auch verfeinerten 1. Klasse liessen sich zwei Schritte in Richtung besserer Abstimmung der Nachfrage auf das Angebot setzen: Erstens würde Passagieren, die bereit sind, substanzvoll mehr zu bezahlen, von Montag bis Freitag ein Raum geschaffen, in dem sie auf einen mit verbindlichen zusätzlichen Infrastrukturen ausgestatteten Platz zählen könnten. Und zweitens liessen sich in einem Zug mit verhältnismässig mehr 2.-Klass-Plätzen bekanntlich mehr Passagiere unterbringen.