

wie Spiga, dort der grösste Schweizer Privatanbieter.

In Freiburg, an einer Haltebuch beim Bahnhof, steigt wieder niemand aus oder ein. In Bulle hält Spiga nicht wie vorgesehen umständlich vor den Zapfsäulen einer Tankstelle – einige Städte konnten oder wollten keine Haltestellen bereitstellen, weshalb die Fernbusse auf private Grundstücke ausweichen –, sondern nebenan in der Zufahrt zu einem Coop-Parkplatz. Ein Auto nähert sich von hinten. «Cazzo!», sagt Spiga vor sich hin, öffnet sein Fenster und winkt den Wagen vorbei. Alles gut. Spiga weckt den drittletzten Fahrgast per Durchsage, der steigt aus und bedankt sich, dass er spontan seine Reise von Prag nach Bulle leicht modifizieren durfte.

Zurück auf die Autobahn. Spiga erzählt von Fahrgästen aus Domo-Zeiten, die ihn zu sich zum Essen eingeladen hätten. Das habe er stets abgelehnt, weil er sonst anderen Gästen hätte erklären müssen, warum er ihre Einladung nicht annehme. Respekt für die Kunden sei für ihn zentral. «Deshalb trimme ich jeden Morgen meinen Bart», sagt er amüsiert und streicht sich über seinen gestutzten Vollbart. Ein Trinkgeld, das sei schöner als Liebesmachen. Fast hätte man's geglaubt, würde Spiga nicht später von den Rezeptionistinnen jenes Hotels in Martigny schwärmen, in dem er nachher wieder übernachtet wird.

Der Bus rollt hinunter zum Genfersee, an dem man sich wohl nie sattsehen kann. Im Greyerzlerland grüsst ein lachender Gruyère von einem Schild an der Autobahn, in Vevey nun wartet ein riesiger Pinocchio auf dem Gelände einer Schreinerei und in Montreux Charlie Chaplin auf einem Verkehrskreisel. An der Park-and-ride-Haltestelle steigt

die vorletzte Passagierin aus. Übrig bleibt ein 20 Jahre junger Lackierer aus Zürich, der für seinen Chef ein Occasionsauto nahe Sitten abholt. Dass die Fahrt doppelt so lang wie mit den SBB dauert, stört ihn nicht: Er wischt sich durch Instagram oder schläft.

Warten auf eine Passagierin

In Martigny steigen doch noch Fahrgäste zu: zwei Rwanderinnen, Mutter und Tochter, die, aus Italien kommend, Verwandte in Sitten besuchen. Dass die Fernbusse neu sind, wussten sie nicht; es war einfach die beste Verbindung auf der Verkehrs-Website Goeuro. Zur Abfahrtszeit um 12 Uhr 55 fehlt eine dritte Passagierin, die in Spigas App steht. «Wir sind in der Schweiz, Abfahrtszeit ist Abfahrtszeit», sagt der Chauffeur. «Aber ich warte eine oder zwei Minuten.» Ein Auto hält auf der anderen Strassenseite, die Fahrerin eilt zur Beifahrertür, öffnet einer Frau mit Krücken. «Anita?», ruft Spiga. Nein. «Okay, ciao bella!»

Die letzte Etappe. Schnurgerade Autobahn, blauer Himmel, steile Berge, links Reben, rechts Wald. Beim Flughafen Sitten fährt der Bus zu einer weiteren Tankstelle, welche die Stadt und der Kanton Wallis als Haltestelle ablehnten, ohne Begründung und Alternativvorschlag, weshalb das Bundesamt für Verkehr sie akzeptierte. Endhaltestelle. Mariano Spiga verabschiedet sich, die Rwanderinnen werden abgeholt, der Zürcher Lackierer, eine Tasche mit Autokennzeichen in der Hand, sucht die Haltestelle von Postauto. Die Sonne knallt fast senkrecht auf den Asphalt, ein schattiges Wartehäuschen gibt es nicht. Das Postauto zum Bahnhof Sitten kommt in vierzehn Minuten.

«Die Verteufelung kann ich nicht nachvollziehen»

Der Fernbus-Chef von Eurobus, Roger Müri, zieht Bilanz

Herr Müri, wie ist Ihre Bilanz nach zwei Monaten?

Durchaus positiv. Unser Swiss Express konnte operativ erfolgreich und vor allem stabil starten, das ist in der ersten Phase des Betriebs das A und O. Alle Busse zusammen spulen jeden Tag fast 6000 Kilometer ohne grössere Zwischenfälle ab.

Der Bus, in dem wir sitzen, hat 81 Plätze. Zwischen Zürich und Bern fahren nur 19 Leute mit. Ist das nicht zu wenig?

Wir haben noch nicht die Auslastung, die wir uns langfristig wünschen. Aber es ist im Rahmen unserer Erwartungen. In der Schweiz ist der Fernbus ein neues Verkehrsmittel, das sich erst etablieren muss.



Roger Müri
Fernbus-Chef
von Eurobus

Zu SRF sagten Sie, die Auslastung betrage auf gewissen Strecken fünf bis zehn Prozent, auf anderen bis zu fünfzig. Wie ist sie jeweils auf den drei Linien?

Genauere Zahlen nennen wir keine. Die Verbindungen zwischen den Zentren funktionieren besser als jene zwischen den kleineren Ortschaften. Im Juli hatten wir im Vergleich zum Juni 50 Prozent mehr Buchungen.

Eurobus betreibt vor allem lokale und regionale Linien im öffentlichen Auftrag. Subventioniert das die Fernbusse? Nein, überhaupt nicht. Das sind getrennte Firmen.

Der CVP-Verkehrspolitiker Martin Candinas sieht in Fernbussen «Rosinenpickerei», weil sie auf attraktiven Strecken den steuerfinanzierten ÖV konkurrieren. Was entgegnet Sie?

Dass man unseren Ansatz verteufelt, kann ich nicht nachvollziehen. Wir sind ein privates Unternehmen, das im Rah-

men der gesetzlichen Möglichkeiten versucht, ein neues Angebot mit Kundennutzen auf die Strasse zu bringen. Und das völlig ohne öffentliche Gelder.

Eurobus hat die drei Konzessionen von Domo-Reisen übernommen und selbst sieben Konzessionen beim Bundesamt für Verkehr beantragt. Wie wird sich das Streckennetz verändern?

Wir haben uns eigentlich von Anfang an auf kürzere Strecken konzentriert. Jetzt haben wir drei Strecken quer durch die Schweiz, mit teilweise vielen Zwischenstopps. Wir schauen nun, wie die ersten zwei, drei Monate gelaufen sind. Dann machen wir konkrete Anpassungen, um schneller zu werden und allenfalls Halteorte zu streichen.

Unser Bus kam leer aus Chur. Könnte Chur etwa aus dem Netz fallen?

Genau. Es kann bei Chur – wie bei allen anderen Haltestellen – sein, dass wir sagen: Es besteht keine Kundennachfrage.

Ihre hängigen Konzessionsgesuche betreffen etwa Linien nach Davos und Grindelwald. Welche Strecken sind für Sie am vielversprechendsten?

Wir sind nach wie vor der Meinung, dass alle diese Strecken funktionieren. Vor allem die Früh- und Spätverbindungen zwischen den Zentren und den Flughäfen finden wir interessant.

Was steht noch an?

Ab Ende November, Anfang Dezember werden wir neue Doppelstockbusse einsetzen, die weltweit zum ersten Mal mit Rollstuhltoiletten ausgestattet sein werden. Dann soll es an Bord auch Snacks geben. Und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember werden wir offiziell eingebunden sein in den direkten Verkehr. Das heisst, man wird durchgängige Tickets kaufen können, zum Beispiel von Zürich nach Bern Neufeld per Swiss Express, dann mit Bern mobil zum Hauptbahnhof und weiter mit der S-Bahn der BLS. Nur die Platzreservierung, zu der wir verpflichtet sind, werden wir weiterhin separat machen müssen, weil das ÖV-System das momentan nicht anders zulässt.

Interview: Matthias Sander

Die Mehrheit will separat über Steuern und AHV abstimmen

Neue Umfrage mit stark interpretationsbedürftigen Ergebnissen

HANSUELI SCHÖCHLI

Mit Umfragen machen Interessenvertreter gerne Politik. Umfragen liefern Argumente, und vor allem lässt sich mit der Art und dem Kontext der Fragestellung das Ergebnis oft stark vorspielen. Die jüngste Illustration liefern die am Mittwoch publizierten Ergebnisse des Instituts GFS Zürich im Auftrag der vom Zürcher FDP-Nationalrat Hans-Peter Portmann lancierten «Interessengemeinschaft Sichere Renten». Basis ist eine repräsentative Telefonbefragung von gut 1600 Personen (davon knapp 1500 Stimmberechtigten) von Juni bis Juli.

Vor allem ein Ergebnis ist brandaktuell. Nur zwei Tage nachdem die Wirtschaftskommission des Nationalrats eine Aufspaltung der Vorlage zur Reform der Firmensteuern und den Zusatzmilliarden für die AHV abgelehnt hat, erfährt man aufgrund der Umfrage bereits, dass die grosse Mehrheit der Stimmbürger separate Abstimmungen über die beiden Themen vorzöge. Demnach sprachen sich 74 Prozent der befragten Stimmbürger für eine Trennung der beiden Themen aus und nur 17 Prozent für eine Verknüpfung in einer Vorlage.

Wahl ist besser als keine Wahl

Überraschen kann dieses Ergebnis kaum. Wenn man die Leute fragt, ob sie für mehr oder für weniger Wahlmöglichkeiten sind, ist schon fast naturgemäss ein klares Votum für mehr Wahlmöglichkeiten zu erwarten. Die Fragestellung machte überdies nicht klar, dass die in Bundesbern diskutierte Abtrennungsvariante ebenfalls noch eine indirekte Verknüpfung der beiden Themen vorsah; beide Elemente hätten nur in Kraft treten können, wenn die Schwestervorlage

ebenfalls gutgeheissen worden wäre. Die Stimmbürger hätten somit auch in zwei Einzelabstimmungen mit gebundenen Händen abstimmen müssen; die Wahl wäre nur eine Scheinwahl gewesen.

Eine komplette Trennung von Steuerreform und AHV-Milliarden mit einer informellen Zusicherung der politischen Lager, das Projekt der Gegenseite zu unterstützen, galt in Bundesbern als chancenlos. Deklarierte Gründe: Es mangle an Vertrauen zwischen den Parteien, und die Parteispitzen könnten selbst mit gutem Willen nicht garantieren, dass keine Splittergruppe aus dem eigenen Lager einen wilden Referendumskampf lanciere.

Eiertanz um Rentenalter

Kernthema der jüngsten Umfrage war die Rentendebatte. FDP-Nationalrat Portmann verschickte am Mittwoch hoffnungsvoll eine Mitteilung mit dem Titel «Höheres Rentenalter könnte mehrheitsfähig sein». Laut der Mitteilung befürworteten 45 Prozent eine «allgemeine Rentenerhöhung mit Kompensationsmassnahmen bei Härtefällen», und nur 30 Prozent sagten Nein.

Doch die Fragestellung lässt hier zu viele Interpretationen zu. Die gestellte Frage lautete so: «Würden Sie eine Rentenalter-Erhöpfung ablehnen oder befürworten, wenn bei den Frauen die Nachteile, die sie auf den Arbeitsmarkt erfahren, kompensiert würden?» Selbst wenn aus dem Kontext der vorangegangenen Fragen klar gewesen sein sollte, dass es hier um eine allgemeine Erhöhung des Rentenalters geht, bleibt das Ergebnis unscharf, da der Einfluss des Hinweises auf Kompensationen für Arbeitsmarktnachteile der Frauen nicht nachvollziehbar ist.

Weniger verwirrend war die Fragestellung in einer Umfrage des Instituts GFS Bern im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Thurgau. Jene Ergebnisse waren im Juli publiziert worden. Sie deuteten darauf hin, dass es immer noch (knappe) Mehrheiten gegen Rentenalter 66 oder 67 gibt. Immerhin gaben dort je 45 Prozent der Befragten an, mit einer schrittweisen Erhöhung des Rentenalters auf 66 bzw. 67 «voll» oder «eher» einverstanden zu sein. Frühere Umfragen der Universität Zürich von 2015 bis 2017 hatten weit klarere Mehrheiten gegen eine allgemeine Erhöhung des Rentenalters zutage gefördert.

Umfragen sind keine Abstimmungen. Die Haltung der politischen Eliten und die Dynamik des Abstimmungskampfs spielen für Umnägen eine zentrale Rolle, wie Politologen betonen. So sind schon viele Volksinitiativen, die in Umfragen einst Mehrheiten erreicht hatten, an der Urne klar gescheitert.

Für die politischen Eliten war die allgemeine Erhöhung des Rentenalters bisher mehrheitlich ein rotes Tuch. Das gilt nicht nur für die Linke. Auch bürgerliche Politiker wissen, dass sie mit dem Thema Rentenalter in der eigenen Basis keine Popularitätspunkte gewinnen. Theoretisch müssten am ehesten jüngere Bürger an einer Erhöhung des Rentenalters interessiert sein, weil ein solcher Schritt die Kosten etwa gleichmässig auf alle Erwerbsgenerationen verteilt, während die meistdiskutierten Alternativen (höhere Mehrwertsteuer, höhere Lohnbeiträge) schwerkünftig zulasten der Jungen gehen. Die Jungen sind aber noch nicht stimmberechtigt bzw. im Stimmrechtsalter oft relativ wenig politikinteressiert. Und das Thema Altersvorsorge ist für einen 20- oder 30-Jährigen noch etwas gar weit weg.

Skepsis gegenüber Uno-Vertrag

Bundesrat unterzeichnet Abkommen für ein umfassendes Atomwaffenverbot doch nicht

VALERIE ZASLAWSKI, BERN

Eine Welt ohne Atomwaffen – dieses Ziel hat auch der Bundesrat. Seit langem spricht sich die Schweiz dafür aus, dass Kernwaffen analog zu chemischen und biologischen Massenvernichtungswaffen eliminiert werden sollen. Deshalb hat die Schweiz im Juli 2017 zusammen mit 122 anderen Nichtkernwaffenstaaten dem in New York ausgehandelten Uno-Vertrag für ein umfassendes Atomwaffenverbot (TPNW) zugestimmt. Ihre Ja-Stimme hat sie jedoch mit einer Abstimmungserklärung ergänzt, die auf zahlreiche offene Fragen technischer, rechtlicher und politischer Natur hinweist. Am Mittwoch nun hat der Bundesrat denn auch entschieden, den Vertrag doch nicht zu unterschreiben, nachdem eine interdepartemental abgestützte Analyse die Unterzeichnung ebenfalls abgelehnt hatte.

Willi, Präsidentin von Ican Schweiz, der hiesigen Sektion der Internationalen Kampagne für die Abschaffung von Atomwaffen, «äusserst erschreckend». Sie hat im vergangenen Jahr den Friedensnobelpreis erhalten. Willi widerspricht aber auch dem zweiten Hauptargument des Bundesrates, wonach das in der internationalen Abrüstungsdiplomatie stark polarisierende TPNW den bereits bestehenden Vertrag über die Nichtverbreitung von Kernwaffen (NPT) sogar schwächen könnte, da die Kernwaffenbesitzer und fast alle mit ihnen alliierten Staaten den Verhandlungen zum neuen Abkommen ferngeblieben sind. Die Präsidentin von Ican Schweiz sieht im TPNW vielmehr eine effektive Umsetzungsmassnahme jener Bestimmung des NPT, die alle Staaten zu Abrüstungsverhandlungen verpflichtet. Gleicher Meinung ist im Übrigen auch Uno-Generalsekretär António Guterres und das Internationale Komitee vom Roten Kreuz, das alle Staaten eindringlich zu einem Beitritt aufgefordert hat.

Zivilgesellschaftliche Empörung

«Aus heutiger Warte überwiegen die Gründe gegen einen Beitritt der Schweiz zum Abkommen die potenziellen Chancen eines Beitritts», schreibt die Regierung in einer Medienmitteilung. So sei sie zwar der Ansicht, dass ein Nuklearwaffenverbot grundsätzlich den traditionellen Werten der Schweiz entspreche, namentlich ihrer humanitären Tradition und ihrem Engagement für die Einhaltung und Stärkung des humanitären Völkerrechts. Doch berge eine Unterzeichnung des Uno-Vertrags im gegenwärtigen internationalen Kontext Risiken für die sicherheitspolitischen Interessen der Schweiz. Konkret heisst es in dem Bericht: Im Extremfall der Abwehr sei die Abstützung auf die nukleare Abschreckung nicht ausgeschlossen. Dass damit die Möglichkeit erwogen wird, dass sich die Schweiz unter den atomaren Schirm der Nato begeben könnte, findet Annette

rugha hatte im vergangenen Dezember eine Motion eingereicht, mit der er den Bundesrat ersuchte, den Atomwaffenverbotsvertrag zu unterzeichnen und diesen dem Parlament zur Genehmigung für die Ratifikation vorzulegen. Der Nationalrat nahm den Vorstoss im Juni deutlich an. Der Genfer hofft nun auf den Ständerat.

Aussenpolitiker Damian Müller (Luzern, fdp.), der in der vorbereitenden Ständeratskommission sitzt, sieht die Sache skeptisch. Er kritisiert am TPNW im Sinne des Bundesrates, dass der Vertrag auf Stigmatisierung setze. Das Ziel der nuklearen Abrüstung werde damit nicht gefördert. Vielmehr polarisiere er die Abrüstungsdiskussion weiter, ohne einen derzeit erkennbaren praktischen Beitrag an die Abrüstung zu leisten. Das nennt Müller «unnütze Symbolpolitik».

Der Bundesrat verkündet schliesslich: «Die Schweiz bleibt in der nuklearen Rüstungskontrolle und Abrüstung engagiert und wird sich weiterhin für das Ziel einer Welt ohne Kernwaffen einsetzen.»

«Unnütze Symbolpolitik»

Seit Juli 2017 haben bereits 60 Länder den Vertrag unterzeichnet, 14 haben ihn sogar schon ratifiziert. Insgesamt braucht es 50 Ratifikationen, damit das Abkommen in Kraft tritt, was voraussichtlich in den kommenden Monaten der Fall sein wird – auch ohne die Schweiz. «Das ist eine Schande für das internationale Genf», findet SP-Nationalrat Carlo Sommaruga: «Der Bundesrat in seiner jetzigen Konstellation bricht mit der humanitären Tradition der Schweiz.» Somma-

ANZEIGE

WALDHAUS SILS
A family affair since 1908

Die beste Aussicht für einen schönen Urlaub

Sommer 2018 | 14. Juni - 22. Oktober
Winter 2018/19 | 14. Dezember - 23. April

Hotel Waldhaus, 7514 Sils-Marja
Tel +41 (0)81 838 51 00 | www.waldhaus-sils.ch