

Flucht über die Grenze



DARIO MINALIC

65 Jahre nach ihrer Flucht vor den Nazi-Schergen legt die Tochter einer jüdischen Familie aus Zagreb denselben Weg über die grüne Grenze vom Veltlin ins Puschlav noch einmal zurück.

International Seite 7

Deutschlands Umverteilung



S. RIETSCHEL / PLANPICTURE

In Deutschland hat das Ziel der «sozialen Gerechtigkeit» eine dominante Stellung errungen. Die Politik wird in fast allen gesellschaftlichen Bereichen auf «Gerechtigkeit» ausgerichtet.

Wirtschaft Seite 25

Europäische Visionen im Orient

Orientalische Nächte. Die Suchmaschine findet den Begriff tausendfach auf dem weltweiten Netz. Es widerspiegeln sich Visionen: Glitzer und Exotik, Bauchtanz und Wasserpfeife, Hummus und Arak. Ob Partyservice, West-östlicher Diwan oder nicht jugendfreier Spielfilm – die orientalischen Nächte sind Teil einer Vorstellungswelt, deren Wurzeln in die deutsche Romantik zurückreichen. Der Orient, so wie im deutschen Sprachraum definiert, umfasst die Arabische Halbinsel, Ägypten und die Levante, die Türkei und Persien.

IRAN AN EINER WEGSCHIED?

In Teheran und andern Stätten Irans wiederholt sich derzeit ein nächtliches Szenario ganz anderer Art. Die Anhänger des unterlegenen Präsidentschaftskandidaten Moussavi halten ihren Protest aufrecht und trotz der vielfältigen Repression durch das Regime. Gemeinsame Wut über die tatsächliche oder vermeintliche Wahlfälschung hat eine politische Zweckallianz entstehen lassen, die heterogen nicht sein könnte. Trotz Polizeierorr und drastischer Medienzensur findet der Aufstand globalen Widerhall. Steht das Land an der Wegscheide zwischen einer Diktatur der Geistlichen und moderner Demokratie?

Kaum. Der Schah und seine Hofschranzen verliessen im Februar 1979 das Land fluchtartig, nachdem brutale Unterdrückung ihre Wirkung verloren hatte und der Pfauenthron hoffnungslos diskreditiert war. Trotz aller im Zuge des Kalten Krieges geleisteten westlichen Unterstützung war am Ostende des Golfs kein solider Eckpfeiler entstanden, der Demokratie vorgelebt und Kontinuität der Erdöllieferungen garantiert hätte. Gesell-

angebende und verantwortungsbewusste Regionalmacht auf Zeit und Dauer zu festigen. Ausgerechnet in diesem Moment tritt ein amerikanischer Präsident an, der unter anderem eine Welt ohne Atomwaffen und einen Dialog mit Teheran zum Ziel erklärt hat. Vor einem Positionsbezug im inneriranischen Machtkampf hat er sich wohlweislich gehütet.

NATÜRLICHE ALLIIERTE

In seiner Rede vor Wochenfrist klammerte der israelische Ministerpräsident Netanyahu Irans atomare Aspirationen aus. Offensichtlich übt auch er sich in Zurückhaltung. Nur wenige Stunden vor seiner nächtlichen Ansprache in Tel Aviv war in Teheran die «Wiederwahl» des Präsidenten und Holocaust-Leugnens Ahmadinejad bekanntgeworden. Er eignet sich wie kein Zweiter zur Festigung eines in Israel, Europa und den USA gepflegten Feindbilds einer muslimisch-arabischen Verschwörung gegen den wehrhaften jüdischen Winzling am Westrand des Orients. Nur: Das Bild stimmt nicht. Israel und Iran teilen dasselbe Bestreben, aus dem Schatten der arabisch-sunnitisch geprägten regionalen Dominanz zu treten. Dieses gemeinsame Interesse der beiden Völker würde nicht nur gegenseitige Handelsbeziehungen erleichtern, sondern erklärt auch den Umstand, dass in Iran heute noch jüdische Gemeinden existieren; wenn auch unter prekären Bedingungen und stetiger Observation.

Mit dem Orient verbindet Europa ethnische Vielfalt. Nationalstaatliches Gedankengut, wie es im Europa des 19. Jahrhunderts seinen Ursprung hatte, fand in der Region nur mit zeitlicher Verzögerung seinen Niederschlag –

Einigung zwischen der Schweiz und den USA

Doppelbesteuerungsabkommen steht

fi. Verhandlungsdelegationen der Schweiz und der USA haben sich am Donnerstagabend nach dreitägigen Verhandlungen in Washington auf ein revidiertes Doppelbesteuerungsabkommen geeinigt. Der Inhalt des Vertrags bleibt vorerst vertraulich und soll erst bei Unterzeichnung auf Ministerbene veröffentlicht werden. Um von der «grauen» OECD-Liste der unkooperativen «Steueroasen» gestrichen zu werden, muss die Schweiz bis zum Jahresende zwölf Verträge neu aushandeln und bezüglich Amtshilfe in Steuer-sachen den OECD-Standards anpassen. Von der Einigung mit den USA erhofft man sich eine Entspannung im Steuerstreit der UBS mit den amerikanischen Steuerbehörden. Die Zeichen dafür stehen allerdings nicht unbedingt günstig.

Bericht und Kommentar Wirtschaft Seite 19

In 20 Minuten von Zürich nach Bern schweben

Idee einer Magnetbahn lanciert

P. S. Ein Firmenkonsortium will das Projekt einer oberirdischen Magnetschwebebahn zwischen Zürich und Bern als partielle Antithese zum Ausbau der Eisenbahn vorantreiben. Das neue Verkehrsmittel, das nicht auf der Rad-Schiene-Technik fußt, sondern auf einem berührungsfreien und elektromagnetischen Trag-, Führ- und Antriebs-system und einem Fahrweg auf Stelzen, könnte die Reisezeit zwischen Wirtschaftsmetropole und Bundesstadt um zwei Drittel auf 20 Minuten reduzieren. Vorerst soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. An der ETH teilt man das Postulat der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, schlägt dafür aber den weiteren Ausbau der herkömmlichen Eisenbahn vor.

Schweiz Seite 13

In 20 Minuten von Zürich nach Bern

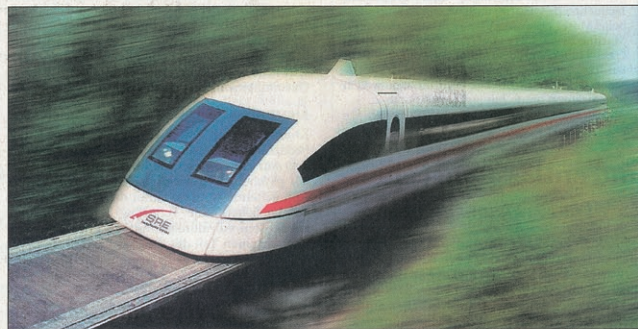
Verheissungen und Einschätzungen einer oberirdischen Magnetschwebebahn in der Schweiz

Ein Firmenkonsortium lanciert die Idee einer oberirdischen Magnetschwebebahn zwischen Zürich und Bern als partielle Antithese zum Ausbau der Eisenbahn. Vorerst soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. An der ETH teilt man das Postulat der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, schlägt aber einen anderen Weg dafür vor.

P. S. Die lange Zeit heiss diskutierte Idee einer unterirdischen Magnetbahn, die als «Swissmetro» die grossen Zentren der Schweiz zu einer einzigen Stadt hätte verschmelzen sollen, ist in einen tiefen Schlaf gefallen. Unter anderem, weil sich ihre Kapazität mit maximal 2750 Personen pro Stunde und Richtung als zu beschränkt erwies und weil ihre Zeitvorteile durch ein umständliches Ein- und Aussteige-Prozedere erst ab Distanzen von 500 Kilometern zum Tragen kommen. Am Freitag nun ist ein Konsortium von zehn kleineren und mittleren Firmen an die Öffentlichkeit getreten, das unter dem Label Swiss-Rapide-Express eine oberirdische Magnetschwebebahn vorerst zwischen Zürich und Bern sowie später auch nach Basel, Genf und St. Gallen realisieren möchte. Federführend sind das auf öffentliche Verkehrssysteme spezialisierte und international tätige Zürcher Beratungsbüro Swiss Railway Engineering (SRE) sowie die Swiss-Rapide AG.

Mehr Züge und mehr Kapazität

Die Träger dieser Idee, welche die zeitliche Distanz zwischen Wirtschaftsmetropole und Bundesstadt um zwei Drittel auf 20 Minuten reduzieren möchten, setzen auf die Technologie des deutschen Transrapid. Dieses System basiert anders als die Eisenbahn nicht auf der Rad-Schiene-Technik, sondern auf einem berührungsfreien und elektromagnetischen Trag-, Führ- und An-



Mehr Beschleunigung zwischen den Schweizer Städten: zum Beispiel durch einen Transrapid. SWISSRAPID

triebssystem und einem Fahrweg auf Stelzen. Seit den späten sechziger Jahren entwickelt und heute serienreif, lässt es mit kommerziellen Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h die im alltäglichen Betrieb auf maximal 320 km/h beschränkten konventionellen Hochgeschwindigkeitszüge hinter sich. Seit 2004 kehrt ein Transrapid auf der 30 Kilometer langen Strecke zwischen Stadtzentrum und internationalem Flughafen von Shanghai.

Analoge Projekte grösseren Stils werden unter anderem in Japan (Tokio-Osaka), den USA (Anaheim-Las Vegas) und in Grossbritannien (London-Glasgow) mit Machbarkeitsstudien konkretisiert. Kurz vor der Realisierung standen Transrapid-Projekte zweimal in Deutschland, wo seit den achtziger Jahren auch eine Teststrecke existiert; sowohl für die Strecke Berlin-Hamburg wie auch zwischen München und dem neuen Flughafen der bayerischen Landeshauptstadt entschied man sich schliesslich für den Ausbau der Eisenbahn. Als ausschlaggebend gegen den Transrapid wurden in beiden Fällen offiziell die Kosten bzw. Kosten-Nutzen-Berechnungen angeben, doch fielen bei den Entscheidungen auch politische und industrielle Faktoren sowie die Position der Deutschen Bahn mit ins Gewicht.

Innerhalb der Transrapid-Förderer hat sich das Gewicht mittlerweile von der Eisenbahn hin zu Bauindustrie verschoben. Das Fallieren der beiden Projekte in Deutschland sieht SRE- und Swiss-Rapide-CEO Niklaus H. König als Chance für die Schweiz bzw. für sein auf stolze 9,7 Milliarden

den Franken veranschlagtes Vorhaben, sich weltweit als zukunftsgerichteter Schrittmacher im öffentlichen Verkehr zu profilieren. Vorteile gegenüber dem weiteren Ausbau der konventionellen Bahn sieht er im geringeren Energieverbrauch sowie in der Exklusivität des Fahrwegs, den der Transrapid nicht mit anderen, langsamen Zügen teilen muss. Das würde im reinen Intercity-Verkehr eine Zugfolge von 5 Minuten gestatten, was nicht nur jegliches Fahrplan-Studium überflüssig werden liesse, sondern gegenüber heute auch eine Vervielfachung der verfügbaren Kapazität mit sich brächte.

Genf-St. Gallen in drei Stunden

Während es in einem ersten Schritt nun darum geht, 25 Millionen Franken für eine Machbarkeitsstudie aufzutreiben, kann sich König gut vorstellen, die Magnetbahn privat finanzieren zu lassen. Jedenfalls hätten Investoren bereits Interesse signalisiert, sagt er. Sie könnten das System errichten und dem Bund für den Betrieb zur Verfügung stellen. Dieser hätte dann für Zins- bzw. Rückzahlungen aufzukommen. Unter Annahme marktfähiger Tarife wäre das Vorhaben rentabel, zeigen sich König und seine Mistreiter nach ersten Berechnungen überzeugt. Als grosse Hürden schätzen sie selber die Akzeptanz des Fahrwegs auf Stelzen ein, der nach ihren Vorstellungen weitgehend der Autobahn folgen sollte, sowie die Beschaffung des Terrains dafür. Niklaus H. König, der es für realistisch hielt, einen Trans-

rapid zwischen Zürich und Bern unter Ausblendung jeglicher rechtlichen und politischen Obstruktion bis 2017 im wahren Sinne des Wortes auf die Beine zu stellen, ist sich bewusst, dass bis zu einer allfälligen Realisierung diesbezüglich noch dicke Bretter zu bohren sind.

Wie aber schätzt man in der Fachwelt dieses Projekt ein, über das vor bzw. im Zuge seiner Konkretisierung auch hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die weitere Raumentwicklung der Schweiz diskutiert werden müsste? Ulrich Weidmann, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH, teilt mit den Swiss-Rapide-Express-Promotoren das grundsätzliche Postulat einer weiteren Beschleunigung des Bahnverkehrs in der Schweiz. Das Massenverkehrsmittel mit eigenem Fahrweg müsse diesen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Strasse noch konsequenter auspielen. Die vom Bund und von den SBB in Aussicht genommene primäre Konzentration auf den Ausbau der Kapazität bei mehrheitlich gleichbleibender Geschwindigkeit hält er für wenig zukunftsstrahend und der Attraktivität der Bahn gegenüber der Strasse kaum zuträglich.

Weidmann plädiert aber dennoch dafür, bei der weiteren Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz auf die konventionelle Eisenbahn zu setzen. Dabei stellt er weiterhin die Vorteile des Systems Transrapid in Frage als vielmehr dessen Integration in das hochgradig vernetzte Verkehrssystem in der von einem Netz kleinerer und mittlerer Städte geprägten Schweiz. Magnetschwebebahnen eignen sich für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mit hoher Nachfrage, etwa zwischen Stadtzentren und Flughäfen, sagt er. Zudem zeige die Erfahrung, dass die hohen Anfangsinvestitionen solcher Projekte gleich auch deren Todesurteile gewesen seien. Der Erfolg der Eisenbahn zwischen Zürich und Bern gründe zu einem Gutteil darin, dass dort zahlreiche weitere reichende Verkehrsströme gebündelt würden, sagt Weidmann. Mit einem Transrapid zwischen den beiden Städten würden diese dort künftig zwingend gebrochen. – Als Alternative zu dieser radikalen punktuellen Beschleunigung propagiert Weidmann ein neues übergeordnetes Ziel in Sachen Geschwindigkeit für die weitere Entwicklung der Eisenbahn: die Reduktion der Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen, und zwar gegenüber den heute üblichen vier Stunden nicht nur, wie in ZEB, dem nächsten Ausbauschnitt, vorgesehen, um eine halbe, sondern um mindestens eine ganze Stunde. Von Zürich nach Bern dürfte die Eisenbahnreise dannzumal noch rund 45 Minuten dauern.

INHALT

Verdreifachung der CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe soll 2010 von 3 auf 9 Rappen pro Liter Heizöl steigen. Die Wirtschaft protestiert angesichts der Konjunkturaussichten. 14

Ein Hoffnungsträger für den Milchmarkt

Der Milchmarkt ist schwer aus dem Ruder gelaufen; es gibt 30 000 Kühe zu viel. Eine neue Branchenorganisation soll Abhilfe schaffen. 17