

M

MEINUNG

Rauchzeichen

Banker behalten, was sie versprechen

Urs Schönbächler
über die Garten-, Samen- und Folterbank



Zu einer Bank haben Menschen die unterschiedlichsten Beziehungen. Die einen verführen darauf Minderjährige oder Verheiratete und pochen danach aufs Bankgeheimnis. Andere Parkbesucher spielen ein bisschen Bankdirektor, während sich ein Grossteil der Politiker auf einer Hinterbank ausruht. Wieder andere spielen intern va banque und hoffen, dass die Aufsicht beide Augen zudrückt.

Noch Reiche besuchen Spielbanken mit Croupiers und Croupies, weniger Aufgemotzte mühen sich an einer Drehbank ab. Manche setzen eine Bank beim Toto und hoffen, dass ihr Angehimmelter nicht die Ersatzbank drücken muss. Für Daten ist es der übliche Platz. Und romantisch Veranlagte rutschen auf einer Eckbank herum und warten, bis die Reparatur an der Nebelbank endlich fertig ist.

Aber wie kommt man zu etwas Taschengeld? Ganz einfach: Einen Devisenladen überfallen, und zwar nicht als Finanzkrimineller, sondern als Gelegenheitsgast, und sich das Geld in einen Beutel füllen lassen. Wer hingegen nach dem Drücken der Schulbank länger sitzen will, dem empfiehlt sich ein stümperhafter Besuch am Schalter. Denn Banker behalten für gewöhnlich, was sie versprechen.

Trotzdem ist der Ruf dieser Geldzähler bei grossen Häusern im Volk nur unwesentlich schlechter als jener von Mafiosi. Das ist beruhigend. Schliesslich leben Finanzberater von jenen, die sind wie sie: den Kopf voller Geifer. So sind Kick Backs auch keine Rückpässe beim Fussball, sondern so etwas wie stille Reserven der Scheinliebhaber.

Wenn man Branchen nach Bussen klassiert, gewinnen die Grossbanken vor der Autoindustrie. Immerhin sind Vergleiche oder von Rechtsstaaten verhängte Bussen das Resultat krimineller Handlungen. Und wenn man die Milliarden als Mass der Delikte nimmt, wundert einen, dass im Gegensatz dazu regionale Banküberfälle überhaupt strafbar sind. Die Boni bei den Fehlbaren bleiben jeweils unangetastet, während einer, der irgendwo überflüssigen Schmuck klaut, danach Mühe hat, einen Job oder neue Wertsachen zu finden.

Auf dem Land geht es seltener um Milliarden. Dort thronen Menschen an Schreibtischen, die Kredite an Handwerksbetriebe und kleinere Firmen vergeben. Sie sitzen dort, weil sie selbst nicht in der Lage wären, ein eigenes Geschäft rentabel zu führen und vor allem, weil sie keine Lust haben, bei Menschen an Schreibtischen, die keinen Betrieb führen könnten, um Kredite zu betteln. Bei einer Folterbank kommt es immer nur auf die Position an.

Der weltweit bekannteste Unbekannte, der Künstler Banksy, nennt sich leider nur so. Andere feiern Bankette bis zum Bankrott. Dann plagen sie Wechselgeldsorgen und sie schieben alles auf die lange Bank. Aber das Geld kann nichts dafür, dass es oft in schmutzige und dauernd in falsche Hände gerät. Etwas zu wollen, ist etwas zu müssen. Und deshalb arbeiten wir so lange fürs Nichtstun, bis uns am Schluss die Zeit fehlt, es zu tun. Begnügen wir uns einfach mit Samen- und Fensterbank, der früheren Tratschloge. Aber Achtung: Fürs vorübernächste Wochenende ist eine Schönwetterwarnung angesagt.

Dem Klima zuliebe

Mobilitätsvisionen für das Glarnerland

von Eva Maria Kreis,
Vorstandsmitglied
von Klimaglarus.ch*



Der Strassenverkehr ist in der Schweiz die grösste Einzelquelle für im Inland verursachte Treibhausgas-Emissionen. Und die durchschnittlich mit dem Auto gefahrenen Kilometer nehmen noch immer jährlich zu. Gerade im Kanton Glarus ist der Anstieg besonders spürbar. Auch hier sind unsere motorisierten Fahrzeuge der grösste Klimasünder und die Dörfer entsprechend stark belastet. Allein durch Glarus fahren pro Tag 20 000 Fahrzeuge. Das kann schon stutzig machen, insbesondere deshalb, weil während der Stosszeiten im schweizweiten Durchschnitt nur 1,1 Personen im Auto sitzen.

So hoch, wie die Treibhausgas-Emissionen sind, so komplex und vielseitig ist das Thema Mobilität. Dabei lohnt es sich umso mehr, den Verkehr etwas unter die Lupe zu nehmen.

Heute steht in puncto Mobilität bei der Planung oft das Auto an erster Stelle; der verbleibende Platz wird dann zwischen Fussgängerinnen und Velofahrenden aufgeteilt. Darauf machte erst kürzlich der VCS Glarus im Zusammenhang mit der geplanten Querspange Netstal aufmerksam. Es stellt sich zudem immer wieder das Problem, dass mit dem Bau neuer Strassen der Verkehr nicht ab-, sondern im Gegenteil sogar zunimmt. Eine Entlastung der Dorfkerne wird dadurch also kaum erreicht. So kommt es zu immer neuen Nutzungskonflikten zwischen Anwohnenden und Vorbeiziehenden, also dem Durchgangsverkehr.

Temporeduktionen sind eines der wohl einfachsten, kostengünstigsten und unmittelbarsten Mittel. Da der Luftwiderstand nicht linear, sondern quadratisch verläuft, steigen die Emissionen mit zunehmender Geschwindigkeit ungleich stark an.

Unter ähnlichen Vorzeichen steht auch die Aufhebung des Halts der S25 in Nieder- und Oberurnen. Anstatt den öffentlichen Verkehr (ÖV) als öffentliche Dienstleistung insgesamt attraktiver zu machen, werden damit Anreize gesetzt, vermehrt wieder aufs Auto zurückzugreifen. Das wirft im Hinblick auf die heutige Ausgangslage doch einige Fragezeichen auf.

Dabei sind nachhaltige Mobilitätsformen nicht nur ein Gewinn für Umwelt und Klima, sondern auch für die Dorfkerne, die Verkehrssicherheit und die Gesellschaft insgesamt. Wie aber könnte ein nachhaltigerer Verkehr im Glarnerland aussehen?

Ganz grundlegend ist die Förderung und Priorisierung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Velo, Fussverkehr und ÖV. Ein Netz von schnellen, direkten und sicheren Verbindungen ist unerlässlich, um die nachhaltige Fortbewegung attraktiv

zu gestalten. Eine Neupriorisierung kann gleichzeitig auch zu mehr Verkehrssicherheit führen, weil so der Langsamverkehr stärker in die Planung der Verkehrswege einbezogen wird.

Nebst der Förderung umweltfreundlicher Mobilität sind weitere Massnahmen unerlässlich. Eines der wohl einfachsten, kostengünstigsten und unmittelbarsten Mittel sind konsequente Temporeduktionen. Da der Luftwiderstand nicht linear, sondern quadratisch verläuft, steigen die Emissionen mit zunehmender Geschwindigkeit ungleich stark an. Temporeduktionen bergen ein hohes Potenzial zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und sind gleichzeitig ein grosser Gewinn für das Leben mit weniger Lärm im Dorfkern, die Kinder und deren Sicherheit, die Begegnungszonen und die Luftqualität.

Weiterhin könnten Car-Sharing-Angebote vorerst zur Entspannung der Lage beitragen – 1,1 Personen pro Auto während Stosszeiten: Das können wir besser! Gerade im Glarnerland ist eine effizientere Auslastung des Individualverkehrs verhältnismässig leicht umsetzbar. Dank der eigentümlichen Topografie gibt es lediglich zwei Hauptverkehrsachsen. Dazu müsste das Rad nicht neu erfunden werden – Pilotprojekte wie sogenannte «Mitfahrbänkli» gibt es schon in diversen anderen Kantonen, wie Basel-Land, St. Gallen oder im Thurgau.

Eine klimaneutrale Mobilität erfordert also ein Umdenken an so einigen Stellen und die Arbeit an verschiedenen Fronten. Entsprechend gross ist aber auch deren Nutzen – haben wir doch mit dem Verkehr den wichtigsten Hebel zur Bewältigung der Klimakrise in der Hand. Und im gleichen Atemzug können wir den Dorfkernen neues Leben einhauchen.

* Mitglieder der Glarner Klimabewegung geben in einer losen Ratgeber-Serie handfeste Tipps, wie sich der Energieverbrauch im Alltag senken lässt.

Glarner Schätze: Das Atelier Glarner Fieger



In dieser Woche zeigt das Museum des Landes Glarus an dieser Stelle erneut eine Auswahl an Objekten aus unterschiedlichen Sammlungsbereichen. Dieses Mal sind es Fotografien des Ateliers Glarner Fieger. Zum Bild heute Donnerstag: Familiäre Porträtaufnahmen gehörten zu den beliebtesten und einträglichsten Sujets der Atelierfotografen des 19. und 20. Jahrhunderts. Diese Szene zeigt eine Aufnahme aus dem Atelier, die deutlich die Kulissenbauten zeigt, in der die beiden Kinder um 1930 porträtiert wurden. In einem nächsten Bearbeitungsschritt wurde der Ausschnitt der Fotografie verkleinert, sodass der kulissenhafte Aufbau weniger deutlich sichtbar war.