Gemeinden als Dunkelkammern

Von wegen Öffentlichkeitsprinzip: Eine nationale Studie zeigt, dass zwei Drittel der Gemeinden Gesuche ignorieren.

Julian Spörri

Der lokale Baumschützer will wissen, warum die alte Eiche auf dem Dorfplatz gefällt werden muss. Die Anwohnerin möchte ein Gutachten über die Lärmbelastung in ihrem Quartier einsehen. In den meisten Schweizer Gemeinden haben Bürgerinnen wie auch Journalisten das Recht, solche amtlichen Dokumente herauszufordern.

Eine neue Studie zeigt jedoch: Das Öffentlichkeitsprinzip gilt vor allem auf dem Papier. Selbst bei vermeintlich harmlosen Dokumenten laufen die meisten Gesuche ins Leere. Forschende des Instituts für öffentliche Verwaltung der Universität Lausanne verlangten Mitte Juni 2025 von allen 2121 Schweizer Gemeinden die Traktandenliste der letzten Sitzung des Gemeinderates. Sie enthält für gewöhnlich keine sensiblen Daten. Die Anfragen wurden von E-Mail-Adressen einer Bürgerin oder einer Journalistin verschickt.

Das Resultat: Zwei Drittel der Gemeinden antworteten innert 60 Tagen gar nicht erst. Dabei müssten sie solche Gesuche je nach kantonalem Gesetz «möglichst rasch» oder innerhalb von 20 bis 30 Tagen behandeln und eine Verzögerung zumindest begründen. 11 Prozent der Gesuche wurden abgewiesen. Dies ist beispielsweise mit Verweis auf übergeordnete Interessen möglich.

Bei weiteren 10 Prozent verlangten die Gemeindeverwaltungen zusätzliche Informationen, ohne letztlich mit der Traktandenliste herauszurücken. Nur gerade 10 Prozent legten das Dokument vollständig offen – das sind knapp 200 Gemeinden.

Unter der Funkstille droht das Vertrauen zu leiden

Die Zahlen beziehen sich auf 22 Kantone, in denen das Öffentlichkeitsprinzip vor dem Juni 2025 auf kommunaler Ebene galt. In Luzern, Uri und Nidwalden ist der Grundsatz seither auch in Kraft getreten. In Graubünden gelten je nach Gemeinde unterschiedliche Regeln.

Am schlechtesten schnitten die Kantone Schwyz, Schaffhausen und Aargau ab. Dort blieben mindestens 80 Prozent der eingereichten Gesuche unbeantwortet. Am häufigsten rückten die Gemeinden in Zug (45 Prozent), Solothurn (29 Prozent) und Genf (27 Prozent) das Dokument heraus. Für die Studienautoren ist klar: Zufriedenstellend ist die Quote nirgends.

Martin Stoll von der Transparenzplattform Öffentlichkeitsgesetz.ch, die an der Untersuchung mitgewirkt hat, bezeichnet die Situation als unhaltbar. «De facto werden die Bürgerinnen und Bürger ignoriert. Dabei ist die Verwaltung genauso verpflichtet, sich an die Gesetze zu halten wie die Bevölkerung.» Damit schadeten die Behörden vor allem sich selbst. «Wird eine Anfrage links liegen gelassen, leidet das Vertrauen in die Verwaltung.» Stoll fordert, dass die Gemeinden jetzt aktiv werden und ihre Angestellten schulen.

Als mögliche Gründe für die Funkstille nennt die Studie fehlende interne Abläufe, Misstrauen gegenüber den Gesuchstellern und knappe Ressourcen. Aber spielte nicht auch der Zeitpunkt kurz vor den Sommerferien eine Rolle? Der Lausanner Professor Martial Pasquier, der für die Studie mit Forschenden der Universitäten Brüssel und Napoli zusammenarbeitete, verneint. «Die Verwaltungen hatten noch drei Wochen Zeit, bevor die Ferien anfingen.» Zudem sei die Anfrage denkbar einfach gewesen. «Mehrere Gemeinden hatten uns das Dokument schon nach zwei Tagen geschickt.»

Gemeindeverband gibt der KI die Schuld

Je nach Gemeindegrösse zeigt sich dabei ein anderes Muster: Je kleiner eine Gemeinde, desto seltener antwortet sie überhaupt. Grössere Verwaltungen reagieren häufiger, weisen Gesuche aber auch öfter ab. Professionalisierung bedeutet also nicht zwingend mehr Transparenz.

Nicht erstaunt über die Ergebnisse zeigt sich der Schweizerische Gemeindeverband. Er höre von vielen Gemeinden, dass es schwierig geworden sei, alle Anfragen von Medien und Öffentlichkeit fristgerecht zu bearbeiten. Gerade mit dem Aufkommen von künstlicher Intelligenz hätten die Eingaben an die Gemeindeverwaltungen nochmals deutlich zugenommen. Insbesondere steige die Zahl sehr umfangreicher Anfragen.

Für Studienleiter Pasquier greift der Verweis auf die künstliche Intelligenz zu kurz. «Das Grundproblem liegt darin, dass Verwaltungen zurückhaltend sind, Informationen herauszurücken. Das war auch schon lange vor KI so.» Der Schweizerische Gemeindeverband verweist dagegen darauf, dass in einzelnen Kantonen Gesetzesrevisionen laufen, um die kommunalen Verwaltungen zu entlasten. Er plädiert für ein «gesundes Gleichgewicht zwischen Transparenz und administrativem Aufwand».

Hoffnung für die lärmgeplagte Anwohnerin oder den um die Dorfeiche kämpfenden Baumschützer macht das nicht gerade.

Cassis eröffnet Büro in Nordkorea

Diplomatie Aussenminister Ignazio Cassis (FDP) hat am Donnerstag in Pjöngjang das diplomatische Büro der Schweiz in der nordkoreanischen Hauptstadt wiedereröffnet. Die Vertretung war 2020 wegen der Abriegelung des Landes aufgrund der Corona-Pandemie geschlossen worden. Die in Anwesenheit von Offiziellen des international isolierten, kommunistischen Regimes erfolgte Wiedereröffnung sei «ein neues Kapitel der Schweizer Präsenz in Pjöngjang» und «ein konkreter Schritt zur Stärkung des direkten Dialogs mit der Demokratischen Volksrepublik Korea», schreibt Cassis in einem Beitrag auf X. Cassis' Besuch ist die erste Reise eines hochrangigen Vertreters der Schweiz nach Nordkorea seit dem Jahr 2003. Die Schweiz pflegt seit 1974 offizielle Beziehungen zu Nordkorea. Seit 1953 beteiligen sich Schweizer Armeeangehörige an der Neutralen Überwachungskommission (NNSC) an der Demarkationslinie zwischen Nord- und Südkorea. Am Freitag reist Cassis weiter nach Seoul. Im Zentrum der Gespräche mit Vertretern Südkoreas soll die Sicherheit auf der koreanischen Halbinsel stehen. *(cbe)*

Kann das auch auf Schweizer Schienen geschehen?

Technik verhindert, dass Züge aufeinanderprallen. Doch was passiert, wenn die Sicherungssysteme ausfallen?

Bruno Knellwolf



Bei diesem Zugunfall in Granges-près-Marnand im Waadtland starb 2013 der Lokführer, 26 Passagiere wurden verletzt. Bild: Keystone

Die Bilder aus Spanien sind grauenhaft und die Zahl der Toten steigt laufend an. 74 Personen werden inzwischen gemeldet, die wegen des Auffahrunfalls zweier Hochgeschwindigkeitszüge ihr Leben verloren haben. Da die Bergungs- und Identifizierungsarbeiten noch laufen, könnte sich die Todeszahl weiter erhöhen.

Die beiden Unglückszüge waren in Richtung Sevilla unterwegs. Weil das automatische Leit- und Sicherungssystem ausfiel, wurden alle Züge auf der 70 Kilometer langen Strecke automatisch gestoppt und die Verkehrssteuerung musste manuell erfolgen. Obwohl noch ein Zug auf der Strecke stand, was die Lokführerin anscheinend meldete, wurde ein nachfolgender Zug nicht gestoppt. Noch ist die Unfallursache nicht geklärt, aber der Verdacht verdichtet sich, dass das Unglück auf eine menschliche Fehlentscheidung nach dem Ausfall des automatischen Systems zurückzuführen ist.

Auch eine Gefahr in der Schweiz?

Auch im Bahnland Schweiz wird mit hohem Takt gefahren. Da stellt sich die Frage, wie gross das Risiko eines solchen Auffahrunfalls ist. Der Bahnverkehr auf dem SBB-Netz wird durch technische Sicherungssysteme überwacht, erklären die SBB auf Anfrage. Das gesamte Netz der SBB ist mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet. Damit werden die Züge überwacht und bei Bedarf automatisch gebremst. Auf den Schnellfahrstrecken geschieht das direkt mit Signalisierung im Führerstand. «Einzig Trambahnen fahren überwiegend auf Sicht, was aufgrund der niedrigen Geschwindigkeiten und guten Bremssysteme möglich ist», sagt Patrick Braess vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich.

Das Grundprinzip erklärt Braess so: Bahnstrecken sind in sogenannte Blockabschnitte unterteilt, in denen sich grundsätzlich nur ein Zug befinden darf. Ist der nächste Abschnitt noch belegt, darf ein weiterer Zug nicht einfahren. Zugsicherungssysteme überwachen die Fahrt und können bei Bedarf automatisch eine Bremsung auslösen.

«In der Schweiz gibt es eine sehr sichere Leit- und Sicherungstechnik, mit der verhindert wird, dass Züge aufeinander auffahren», sagt Stefan Karch von der Fachhochschule ZHAW. Diese Leit- und Sicherungstechnik habe sich über 150 Jahre entwickelt. «Deshalb gibt es in der Schweiz viele Kalenderjahre, in denen kein einziger Fahrgast getötet wird – und das bei Millionen von Zugreisenden.» Das letzte Eisenbahnunglück mit mindestens zehn Todesopfern ereignete sich 1968 in Sitten mit 13 Toten. Das schwerste der Schweizer Geschichte liegt weit zurück – 1891 mit dem Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Münchenstein mit 73 Toten.

Dass menschliche Fehler trotz funktionierender Sicherungstechnik zu einer Kollision führen können, zeigte sich 2013 in Granges-près-Marnand im Waadtland. Ein Regionalzug fuhr trotz Rot-Signal los und kollidierte frontal mit einem entgegenkommenden Regio-Express. Ein Lokführer starb, 26 Menschen wurden verletzt.

Doch was, wenn auf der Strecke ein Problem besteht? «Fällt die automatische Zugsicherung aus, gelten strenge Rückfallregeln: Die Züge dürfen nur noch mit höchstens 40 km/h auf Sicht weiterfahren», sagt die SBB-Sprecherin Sabrina Schellenberg. Dieser Prozess sei mehrfach abgesichert. Stellwerke sichern die Gleise und überwachen unter anderem, ob Gleisabschnitte frei sind. Weitere Zugbeeinflussungssysteme überwachen zusätzlich die Fahrt der Züge und können bei Bedarf automatisch eingreifen.

Karch spricht von einem «degraded mode», einem eingeschränkten Betriebszustand. Für den Lokführer bedeute das deutlich mehr Verantwortung: «Auf Sicht zu fahren, ist sehr mühsam.» Der Lokführer, der als Erster den gesperrten Streckenteil durchfährt, macht das mit allergrösster Vorsicht. Ist es Nacht oder neblig, muss er das Tempo weiter drosseln und im Schritttempo fahren.

Immer mehr Züge auf Schweizer Strecken

Auch in der Schweiz verkehren immer mehr Züge. Ist die hohe Frequenz ein Sicherheitsproblem? Nein, sagt Karch. «Diese Sicherungstechnik funktioniert auch, wenn der Takt sehr hoch ist.» Die Sicherheitslogik bleibe dieselbe, ergänzt Braess. «Ein Zug kann nur in einen freien Blockabschnitt einfahren.» Weil S-Bahnen noch dichter aufeinander folgen, gibt es auf solchen Strecken sogar noch weitere Sicherungselemente. Dass es in der Schweiz auf Schnellzugstrecken noch eingleisige Strecken gebe, sei zudem ungefährlich.