

dass sich die Stimmung in der Partei nach den Querelen im letzten Jahr «deutlich beruhigt» habe. Man sei zum Schluss gekommen, dass an Freis' Abgang weniger die Parteistrukturen schuld gewesen seien, sondern mehr die personellen Konstellationen zu jener Zeit.

Tatsächlich gab es seit dem Eklat einige Wechsel in der Geschäftsleitung. Man hört, dass sich die «Hardliner-Frak-

welche die Parteilinke auf die Palme hätten bringen können. Sein Vorschlag für die Totalrevision des kantonalen Sozialhilfegesetzes etwa kam parteiintern gut an. Bei der Observierung von mutmasslichen Sozialhilfebetrügern will Fehr sogar weniger weit gehen als sein SP-Konterpart in der Stadt Zürich, Raphael Golta. «Mario Fehr betont sein sozialdemokratisches Engagement heute

persönlich geprägte Auseinandersetzungen blieben weitgehend aus; Konflikte würden intern und mit mehr Respekt ausgetragen. Entscheidend sei, dass diese Entwicklung nachhaltig sei, sagt Frei. Indem die SP auf statuarisch festgelegte Verbesserungen verzichtet, sind die Risiken, dass der alte Flügelkampf früher oder später wieder ausbricht, zumindest nicht kleiner geworden.

N22, 19/4/18

NACHRUF

Ein geschätzter Pionier und inspirierender Forscher

Zum Tod von Heinrich Brändli, ETH-Professor für öffentliche Verkehrssysteme



Kurz vor seinem achtzigsten Geburtstag verstarb Heinrich Brändli. Als Professor für öffentlichen Verkehr und Eisenbahnbau an der ETH Zürich prägte er von 1975 bis 2003 die

Lehre und Forschung zu Bahn- und Stadtverkehrssystemen. Als er Ende der 1950er bis Anfang der 1960er Jahre Bauingenieurwesen an der ETH studierte, war die Bahn auf dem Weg in ihre grösste Krise. Veraltete Trams und Busse steckten in Staus fest, ohne Fahrgastinformation. Der öffentliche Verkehr (öV) galt als Verkehrsmittel der Armen, Alten und Ausgestossenen. Es war aber auch eine Zeit des Aufbruchs mit U-Bahn- und S-Bahn-Projekten überall in Europa.

Waren es diese Perspektiven oder das elterliche Geschäft direkt unter der Polybahn, die in ihm eine Leidenschaft zum öV weckte, welche so stark wurde, dass er seine ersten Fahrstunden nach einem Blechschaden abbrach und sich nie mehr ans Steuer setzte? 1963 trat er bei den städtischen Verkehrsbetrieben (VBZ) ein und wurde schliesslich Leiter der Hauptabteilung Verkehr und Betrieb. Er führte den Betriebsfunk und das erste rechnergestützte Betriebsleitsystem eines Tram- und Busbetriebs mit den legendären Lautsprecherdurchsagen ein. Er kämpfte für Tram- und Busspuren und wirkte am Tram 2000 mit. Schliesslich aber fesselte ihn vor allem das U-Bahn-Projekt, bei welchem er für die

Betriebs- und Bahntechnikplanung verantwortlich war. Deren Ablehnung 1973 empfand er bis zu seinem Tod als schwerwiegenden Fehlentscheid. Es ist eine Ironie der Geschichte, dass die U-Bahn just gegen Ende seines Lebens wieder ernsthaft diskutiert wurde.

1975 berief die ETH Zürich ihn als Professor ans neu geschaffene Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik. Mit einer kleinen Assistentengruppe erarbeitete er die Inhalte der Vorlesungen aufgrund seiner reichen Erfahrungen und der noch spärlichen wissenschaftlichen Literatur von Grund auf neu. Markant war der hohe Stellenwert des Betriebs anstelle des traditionellen Bahnbaus. Bald folgten die ersten Forschungsarbeiten und Doktorate seiner Gruppe, ebenso Gutachten zu vielfältigen Fragen des öV. Als politischer Mensch kommentierte er das verkehrs- und bahnpolitische Geschehen, was vom damaligen Establishment des öV nicht nur geschätzt wurde und zu einer für ihn schmerzhaften Distanzierung führte. Im Gegenzug war er ein gefragter Berater, in Luxemburg und Deutschland ebenso wie in Venezuela, Vietnam, Indonesien oder Australien. Viel Freude bereitete ihm die Rettung der Polybahn durch die damalige SBG sowie sein nachfolgendes Verwaltungsratspräsidium dieser urzürcherischen Bahngesellschaft.

Seine ehrliche Bodenständigkeit verhalf ihm zu Kultstatus bei den Tramführern. Gerne erzählte er, wie die Trams der Linie 11 jeweils am Hauptbahnhof

auf ihn für seine Reise auf den Höniggerberg warteten. Seine Beziehungen zu den VBZ ermöglichten es seinen Studierenden, einmal pro Jahr selbst im Führerstand eines Trams durch Zürich zu fahren – *Tempi passati*. Legendär waren seine Sprüche, seine überquellenden Aschenbecher im raucherfüllten Büro, die lauten Telefonate und die voluminöse Aktentasche, mit der er seine Arbeiten auf die Bahnreisen mitnahm. Besonders verbunden war er dem Glarnerland, das zu seiner zweiten Heimat wurde und wo er sich im Tourismus von Braunwald engagierte. Er blieb auch nach seiner Emeritierung als Experte aktiv, die Dinge auf den Punkt bringend – so in einem Interview zu *Mobility Pricing*: «Eine Bratwurst kostet für alle gleich viel.» Klar!

Er war dabei ein hoch geschätzter Pionier der systemischen Betrachtung des öffentlichen Verkehrs als begeisternder Lehrer, inspirierender Forscher und gefragter Fachmann. Er forderte intellektuell widerspruchsfreie Gedankengänge ein, deckte Denkfehler gnadenlos auf und legte gleichzeitig Wert auf eine ingenieurmässige, pragmatische Problemlösung. So – und mit seinem Humor und seiner unerschütterlichen Lebensfreude – bleibt er seinen Studentinnen und Studenten, ebenso einer langen Generation von Praktikern in Erinnerung. Zahlreiche seiner Ideen sind heute Realität im öV der Schweiz. Ein von Optimismus sprühendes Leben nahm nun ein viel zu frühes und sehr stilles Ende.

Ulrich Weidmann